Лин фон Паль
Тайны Бермудского треугольника

Удивительное рядом, но оно запрещено

Бермудский треугольник… Название этого странного места в океане давно стало синонимом тайны. Сколько статей и книг написано на эту тему! Попробуйте набрать слова «Бермудский треугольник» в поисковой системе интернета, и вы получите немыслимое количество ссылок. Правда, часть из них окажется посвященной вполне земным, хотя и непонятным событиям: «Деньги пропали в Бермудском треугольнике Саратовской области», «Квадратные метры уходят в Бермудский треугольник», «Бермудский треугольник для обманутых вкладчиков» и т. п. Это словосочетание прочно вошло в наш язык как символ загадочных исчезновений, которые невозможно объяснить. И уж если язык принял это сочетание как родное, то явно тайна существует. Язык ведь всегда реагирует на происходящее в мире. И сколько бы скептики ни отрицали существования загадки Бермудов, язык напоминает: тайна есть, хотят ученые это признать или не хотят. Правда — она всегда фиксируется языком. А язык наш ставит знак равенства между «Бермудским треугольником» и «черной дырой». Дыра, она, конечно, в космосе, а треугольник — на земном шаре, но все равно это понятия сходные, так их понимает язык. А ведь язык — это продукт нашего мышления. И если в нем оба понятия связаны между собой, то вполне вероятно, на уровне подкорки мы их так и воспринимаем.

Конечно, физику черных дыр мы практически не знаем, далеки они от нас, потому что находятся там, куда пока что ни один космический аппарат не долетел. Но и район Бермуд, который вроде бы совсем рядом и никакие ракеты для его изучения не требуются, тоже исследован слабо. Если говорить честно, то его особо и не исследовали, поскольку ученые смотрят на бермудские тайны с убийственным скептицизмом. Нет и не может быть, говорят они, тайн в этом месте океана. А если там часто пропадают корабли и самолеты, так они везде могут погибнуть, и статистика исчезновений здесь на самом деле ничем не отличается от прочих районов земли.

Ученые лукавят. Они не желают признавать очевидного: в этом месте действительно все не так благополучно, как они нас убеждают. Почему? Да потому, что если признать некоторые места планеты опасными, то будет нарушено морское и воздушное сообщение, а это сразу ударит по экономике и доходам компаний. Вот и получается, что экономика никогда не позволит науке признать, что море около Бермуд — место непонятное, опасное, но не всегда, а лишь временами. Беда лишь, что график включения опасности на Бермудах пока еще никто не составил. Не знаем мы, что там идет не по правилам, с чем это связано и как можно от этого защититься. И между прочим, Бермуды отнюдь не единственное такое нехорошее место. Просто оно самое известное.

Что же особенного происходит на Бермудах? Там погибают люди, отказывает техника, возникают совершенно непонятные оптические и электромагнитные явления. И по большому счету, еще никто не смог объяснить причины таких планетарных сбоев. Странное это место. Странное, опасное и одновременно привлекательное. Можно, конечно, делать вид, что Бермуды ничем не отличаются от спокойных вод в той же Атлантике. Можно, напротив, видеть в Бермудах проявление мирового зла. Но гораздо интереснее попытаться разобраться, с чем могут быть связаны странные события в этом месте.

Бермудской проблемой занимаются очень немногие люди. Они энтузиасты. Они как раз и пытаются разобраться, что же происходит в этом «заповеднике гоблинов».

Мы привыкли считать, что физические законы нам хорошо известны, но почему же тогда все, что сделало Бермуды знаменитыми, словно в насмешку опровергает наши законы? Почему здесь то, что должно летать, — падает? То, что должно плавать, — тонет? Тут что — не Земля? Почему не Земля? Земля. Но… другая Земля. А придуманные нами законы

работают только на Земле из школьных учебников. Достаточно измениться силе гравитации, чтобы мы вдруг оказались в ином мире, где наши знания ничего не стоят. Кто вам сказал, что константа — вещь неизменная? Так вам учителя говорили? Так вот вам — Бермуды. Бермуды — это, если хотите, место, где действуют другие законы, нам неизвестные и непонятные.

Я приглашаю вас сделать шаг в этот непривычный нам мир. Но поскольку то, что я говорю, не является истиной в последней инстанции, не воспринимайте ни мои, ни чьи-либо размышления как единственный и однозначный вывод. Такового пока быть не может. Тайны они ведь чем хороши? Они заставляют нас включить сознание и попробовать найти разгадку. Вот и вы, читая эту книгу; тоже попробуйте искать разгадку. Может быть, именно вам дано раз и навсегда разобраться в тайне Бермудского треугольника!

Точка отсчета

Можно сказать, что день, который сделал Бермудский треугольник знаменитым, разделил время в сознании человечества на две части: до Бермуд и после Бермуд. До этого дня мы жили в понятном мире, где, конечно, происходят несчастные случаи и катастрофы, но их можно объяснить вполне реальными причинами. После этого дня мы оказались в мире, где, как обнаружилось, случаются события, которые с точки зрения здравого смысла и науки объяснить никак невозможно. Конечно, о происшествиях в этом районе северной Атлантики было известно и раньше, но такого странного и противоречащего всему нашему опыту случая не было никогда. К тому же катастрофа произошла не на воде, а в воздухе, и не с одним самолетом, а с целым звеном военных самолетов. А когда гибнет не один самолет, а сразу несколько и катастрофа сопровождается массой непонятных побочных событий, есть о чем задуматься.

В истории Бермуд, между прочим, это единственный случай массовой гибели воздушных судов. И самого несчастливого девятнадцатого звена, и спасательного самолета, который был выслан на помощь. В этот день Бермуды забрали шесть вполне отлаженных и не имеющих дефектов летательных аппаратов и двадцать семь человеческих жизней. Это была катастрофа такого масштаба, что даже через шестьдесят лет память пропавших летчиков почтили в конгрессе США минутой молчания. И уж если об этом трагическом событии помнят и через шестьдесят лет, думаю, нам имеет смысл детально разобраться, что же произошло в тот далекий от нас день над лазурными водами Атлантики.

Погода на Бермудах удивительно изменчива. Поэтому метеорологи отказываются составлять долгосрочные прогнозы. Они могут давать лишь краткосрочные сводки. Но в тот день, 5 декабря 1945 года, стояла чудесная солнечная погода. Воздух был чист и прозрачен, море — на редкость спокойно. Метеосводки показывали, что в обозримом будущем не будет ни штормов, ни гроз, ни даже обычного дождя. Во Флориде, где находилась военная база ВВС США Форт-Лодердейл, погода тоже была замечательная. И метеосводки для Флориды не предвещали никаких неприятностей — отличный, просто восхитительный день для полетов!

В 14 часов 10 минут девятнадцатое звено торпедоносцев — пять самолетов «эвенджер» — поднялось в безоблачное небо. Как и всегда, звену предстоял обычный полет. Задание предполагало следующее:

1) полет по курсу 091 градус (на восток) на расстояние 56 миль, до отмели Хен-энд Чикенс Шоулз, для выхода на бомбометание с небольшой высоты и продолжение полета по курсу 091 градус еще на 67 миль;

2) полет по курсу 346 градусов (на се&ер) на расстояние 73 мили;

3) полет по курсу 241 градус (запад — юго-запад) на расстояние 120 миль;

4) возвращение в Форт-Лодердейл.

Перед летчиками стояла рутинная задача: пройти в сторону острова Бимини, где находился полигон, и провести учебные стрельбы. Затем самолеты должны были вернуться к берегам Флориды и пройти вдоль береговой линии — всего 150 миль к востоку и сорок миль к северу. Расчетное время полета — 2 часа. У них было достаточно топлива и для более длительного полета. Но звено торпедоносцев не достигло учебного полигона, оно никогда больше не вернулось назад.

Схема полета девятнадцатого звена

Может быть, летчики были новичками? Именно такую версию нам предлагают, когда пытаются свести все тайны Бермуд к человеческому фактору, то есть ошибкам пилотов. Но летчики девятнадцатого звена не были новичками. Что же касается командира звена лейтенанта Чарлза Тэйлора, то он был опытным пилотом. Его стаж насчитывал более 2500 часов полета.

Может быть, самолеты имели дефекты? Если говорить об одной машине, то такое предположение может быть оправданным, но сразу о пяти? По теории вероятности, это бредовая идея.

Тогда почему же в 15 часов 45 минут командир звена Чарлз Тэйлор связался с «башней» управления в Форт-Лодердейле? Сохранились записи с переговорами командира Тэйлора и наземной службы ведения.

— Мы не видим землю, — сказал смущенно Тэйлор. — Кажется, мы сбились с курса.

— Где вы находитесь? — спросила «башня».

На несколько минут повисла тишина. Затем Тэйлор доложил:

— Мы не уверены в том, где находимся. Повторяю: мы не видим землю.

После этого связь прервалась. И хотя из Форт-Лодердейла пытались связаться с самолетами девятнадцатого звена, ничего не получалось.

Примерно за пять минут до этого лейтенант Роберт Ф. Кокс, старший пилот-инструктор авиабазы Форт-Лодердейл, совершал полет вокруг аэродрома и услышал переговоры неопознанных летчиков. На частоте, которой пользовались пилоты во время тренировочных полетов, младшему пилоту девятнадцатого звена Эдварду Дж. Пауэрсу, самолет FT-36, давали указания и спрашивали о показаниях приборов, наконец голос сообщил: «Я не знаю, где мы находимся. Очевидно, мы заблудились после последнего поворота». Это был FT-28, командир звена Чарлз Тэйлор, он сказал: «У меня вышли из строя оба компаса, и я пытаюсь найти Форт-Лодердейл, Флорида. Подо мной земля, местность пересеченная. Я уверен, что это Кис, но не знаю, как долететь до Форт-Лодердейла». Кокс тут же посоветовал Тэйлору развернуть самолет так, чтобы солнце было слева, и держать курс на берег, к Майами, а оттуда еще 20 миль на Форт-Лодердейл. Больше поговорить им не удалось, поскольку радиопередатчик Кокса неожиданно испортился.

Зато сигнал Тэйлора поймали в Порт-Эверглейдсе, где находилась спасательная база военно-морской авиации. Вот хронология дальнейших событий.

16.25. Порт-Эверглейдс — Тэйлору: Проверка. Вы нас слышите?

16.25. Тэйлор: Вас слышу. Только что пролетали над небольшим островом. Никакой другой суши в пределах видимости нет. Мы полностью потеряли ориентацию… здесь все… возможно, мы в 225 милях в северо-востоку от базы…

«Башня» посоветовала командиру лететь на запад.

16.26. Тэйлор: Мы не можем найти запад. Все выглядит неправильным. Мы вообще не можем определить направления. Все вокруг выглядит странным. Даже океан. Нахожусь на высоте 3500 футов. Включил аварийное опознавательное устройство. Может ли кто-нибудь в

районе поймать нас радиолокатором?

16.26. Порт-Эверглейдс: Вас понял. Продолжайте. Прием.

На земле решили, что на самолете Тэйлора вышли из строя навигационные приборы.

16.28. Порт-Эверглейдс: Предлагаем передать командование звеном пилоту, на самолете которого компасы исправны. Он приведет вас на материк.

Тэйлор: Вас понял.

На земле слышали, что командир звена передал приказ вести самолеты другому пилоту.

16.31. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Один из пилотов моего звена полагает, что если мы возьмем курс 270 градусов (на запад), то выйдем на материк.

После этого связь прервалась еще на двадцать минут. Увы, сколько «башня» ни пробовала связаться с «эвенджерами», эфир молчал.

«Башня» в Порт-Эверглейдсе по телефону связалась с Форт-Лодердейлом:

Порт-Эверглейдс — в Форт-Лодердейл: Поскольку FT-74 (Кокс) потерял связь с FT-28 (Тэйлор), продолжая полет на юг, считаю, что звено заблудилось где-то над Багамской банкой, и предлагаю поднять в воздух дежурный самолет авиабазы Форт-Лодердейл с заданием прослушивать частоту 4805 килогерц; следуя курсом 075 градусов (восток — северо-восток), попытаться установить связь с FT-28. Если связь с FT-28 будет улучшаться по мере следования дежурного самолета заданным курсом, можно с уверенностью сказать, что звено заблудилось над Багамскими островами. Кроме того, дежурный самолет сможет действовать как ретрансляционная станция, поскольку радиоприем от FT-28 становится все затруднительнее.

В 16.45 Тэйлор вышел на связь.

16.45. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Мне кажется, мы проходим над Мексиканским заливом… вижу очертания острова Кис… Будем идти курсом 030 градусов (север — северо-восток) в течение сорока пяти минут; потом повернем на север, чтобы убедиться: находимся не над Мексиканским заливом.

Порт-Эверглейдс: Вы не можете быть над Мексиканским заливом, разворачивайтесь курсом на 270 и идите на базу.

Тэйлор . Есть разворачиваться. Если кончится горючее, будем садиться на воду.

16.56. Порт-Эверглейдс: Всем самолетам девятнадцатого звена: включите свой радиокомпас.

Ответа от звена не было.

Зато летчик Пул слышал переговоры между пилотами девятнадцатого звена.

17.0. Первый летчик: Если бы мы полетели на запад, были бы уже дома.

17.0. Второй летчик: Черт побери, если бы мы полетели на запад, то попали бы домой.

Затем он услышал приказ, который отдал Тэйлор самолетам своего звена.

17.5. Тэйлор: Меняем курс. Направление 090 градусов в течение десяти минут.

17.9. Один из пилотов: Сколько мы уже пролетели? Давайте повернем на два градуса к востоку. Мы забрались чертовски далеко на север, вместо того чтобы лететь на восток. Если здесь и есть что-нибудь, нам не видно.

17.11. Другой пилот: Мы еще мало пролетели на восток. Сколько времени мы летим на восток?

В 17.14 Тэйлору удалось вызвать «башню» в Порт-Эверглейдсе.

17.14. Тэйлор: Алло, Порт-Эверглейдс, говорит FT-28. Вы слышите меня? Прием.

17.15. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Слышу вас очень слабо. Сейчас летим курсом 270 градусов (на запад).

Порт-Эверглейдс: Вас понял.

17.16. Тэйлор: Будем лететь курсом 270 градусов до тех пор, пока не достигнем берега или не кончится горючее.

17.20. Порт-Эверглейдс — Тэйлору: Постарайтесь перейти на желтый канал (3000 килогерц, аварийная частота) и вызовите нас.

Увы, Тэйлору не удалось вызвать Порт-Эверглейдс! Переговоры между летчиками еще какое-то время слышала «башня» Форт-Лодердейла.

77.22. Тэйлор: Когда у кого-нибудь из пилотов останется десять галлонов горючего, все вместе садимся на воду. Все это поняли?

Тэйлору удается связаться с Порт-Эверглейдсом.

17.24. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Слышу вас очень слабо. Какая погода над Лодердейлом?

Порт-Эверглейдс: Погода над Лодердейлом ясная. Над Ки-Уэстом — ясно, видимость неограниченная. Над Багамскими островами низкая облачность, видимость плохая.

Ответа «башня» не получает. Вывод ясен: пилоты не слышат того, что им говорят с земли, связь крайне неустойчивая.

Земля же еще слышит их переговоры между собой.

17.30. Тэйлор — пилотам звена: Что это там такое слева? Судно?

Что отвечают пилоты, навсегда останется неизвестным.

Тэйлор снова пытается наладить связь с «башней».

17.33. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Вы слышите меня?

Порт-Эверглейдс: Слышимость три балла, модуляция хорошая.

Ответа от Тэйлора нет.

17.34. Порт-Эверглейдс — Тэйлору: Вы можете перейти на 3000 килогерц?

17.50. Тэйлор — в Порт-Эверглейдс: Я едва вас слышу. Прием все слабее.

По телефону Форт-Лодердейл связывается с Порт-Эверглейдсом.

В 17.51 всем спасательным станциям побережья отдан приказ искать FT-28 и его звено. Все базы южнее Банана-Ривер приведены в состояние готовности номер один.

Одновременно Порт-Эверглейдс связывается С Тэйлором.

17.54. Порт-Эверглейдс: Вы приняли мою последнюю передачу? Переходите на 3000 килогерц.

17.55. Тэйлор: Частоту менять не могу. Должен сохранить связь с самолетами звена. В это время уже совершенно темно.

17.59. Чей-то голос: Перейти на 3000 килогерц не могу, остаюсь на 4805 килогерц.

По тревоге на базе был поднят спасательный самолет «мартин маринер». Другим самолетам в воздухе было приказано попытаться связаться с Тэйлором.

«Мартин маринер» пошел предполагаемым курсом навстречу пропавшему звену. Спасательный самолет несколько раз вышел на связь, передавая обычный отчет: море спокойно, никаких следов девятнадцатого звена не обнаружено. В 18.00 удалось запеленговать местоположение девятнадцатого звена: в радиусе 100 миль от точки с координатами 29 градусов 15 минут северной широты 79 градусов 0 минут западной долготы, то есть над Атлантическим океаном севернее Багамских островов и восточнее Нью-Смерны, Флорида. Но эти координаты оказалось невозможно передать спасательному самолету: связь с ним пропала. На земле решили, что в районе поисков нарушено прохождение радиоволн. С базы поднимались в воздух самолет за самолетом. Они не обнаружили ни одного «эвенджера». Не обнаружили они и «мартин маринер». «Мартин маринер» на связь больше так и не вышел.

Время, которое работало против летчиков, шло, поиск продолжался.

На «башне» слышали переговоры девятнадцатого звена.

18.02. Один из пилотов: Можем зарыться в любую минуту.

18.03. Тэйлор — Пауэрсу: Вы меня слышите?

18.04. Тэйлор: Вы меня слышите?

18.05. Тэйлор — Пауэрсу: Говорит Тэйлор. Кажется, нам крышка. Не думаете ли вы…

18.06. Один из пилотов: Если бы увидеть свет…

Порт-Эверглейдс пытается связаться с Тэйлором.

18.07. Порт-Эверглейдс — Тэйлору : Вы слышите меня?

Ответа нет. Порт-Эверглейдс еще раз пытается связаться с Тэйлором.

18.09. Порт-Эверглейдс — Тэйлору. Вы слышите меня?

На «башне» ведут медленный счет: раз, два, три, четыре, пять, шесть, семь, восемь, девять, десять…

Ответа нет.

Форт-Лодердейл пытается связаться со спасательной базой в Банана-Ривер и передать координаты звена на 17.50, но телетайп в Банана-Ривер вышел из строя.

На земле могут только слышать урывками переговоры пилотов. Вот что было зафиксировано.

18.15. Нет, каким курсом мы идем?

18.15. Мы над заливом. Мы недостаточно долго шли на восток…

18.15. Сколько времени мы идем этим курсом?

18.16. Предлагаю лететь прямо на восток, пока не кончится горючее: ближе к берегу у нас больше шансов, что нас найдут.

18.17. Тэйлор — Пауэрсу: Каким курсом вы летите?

Центр управления полетами в Майами пытается связаться с базой в Банана-Ривер.

18.21. Майами — в Банана-Ривер: Наш радиопеленгатор дает для звена координаты 29 градусов северной широты, 79 градусов западной долготы, что ставит их севернее первоначально предполагавшегося местоположения. Приведите в состояние готовности аэродромы к северу от вас до самого Джэксонвилла.

Бесполезно. Телетайп мертв.

Порт-Эверглейдс связывается с Банана-Ривер по телефону.

18.24. Порт-Эверглейдс — в Банана-Ривер: Все станции должны попытаться установить связь с FT-28 на частоте 4805 килогерц и сообщить ему, чтобы он продолжал следовать курсом 270 градусов. Положение серьезное, поскольку самолеты потеряли ориентировку в 16.21 и к 19.30 у них кончится горючее. Система TWPL (телетайп) на север от нас вышла из строя. Держите также в состоянии готовности «дамбоу» (поисковые самолеты), базирующиеся в вашем районе.

Только в 18.36 наконец-то проходит телетайпное сообщение! В нем указаны координаты звена на 17.50.

В 18.37 еще слышны переговоры, но их уже почти невозможно разобрать.

18.37. Один из пилотов — Тэйлору: Какой у нас сейчас курс?

Тэйлор что-то говорит пилоту Босси, самолет FT-3.

Слышны позывные Босси.

18.44. Порт-Эверглейдс — Босси: Громче, пожалуйста.

18.48. Порт-Эверглейдс — Босси: Слышим вас очень слабо. Громче, пожалуйста.

18.50 . Эф тэ три, говорит Порт-Эверглейдс. Прием.

Безнадежно…

В 19.04 Босси вызывает Тэйлора, тот ему больше не отвечает.

Правда, радиолюбителям удалось поймать позывные самолета Тэйлора. Последние слова, которые от него услышали, были совершенно непонятными:

— Кажется, что мы вроде… мы опускаемся… мы полностью заблудились… мы входим в белую воду…

В это же время центр управления полетами в Майами поймал слабые позывные: «FT… FT…» Позывные были настолько слабыми, что определить по ним нахождение самолетов было невозможно. Звено пропало. Точно так же навсегда канул в неизвестность и хорошо оснащенный спасательный самолет, высланный на поиски «эвенджеров».

На протяжении пяти дней корабли и самолеты обшаривали все океанические воды вокруг Бермуд. В этой операции военные задействовали триста самолетов и двадцать один корабль, проверили все возможные районы, где «эвенджеры» могли потерпеть аварию, включая побережье Флориды, Багамских островов и островов Флорида-Кис. Но не нашли абсолютно никаких следов злосчастного звена. Как не обнаружили и следов спасательного самолета «мартин маринер». Точно шесть летательных аппаратов вместе со своими

экипажами растаяли в ясном небе.

Так выглядит загадочная история исчезновения в этом районе звена «эвенджеров» и летающей лодки «мартин маринер». Для расследования инцидента была создана специальная комиссия, которая опросила множество свидетелей, проверила записи переговоров… но не смогла ответить, как, где и почему погибло двадцать семь военнослужащих. Пожалуй, единственным «достижением» комиссии было то, что о Бермудском треугольнике и его жертвах узнали далеко за пределами злосчастного района. Сразу же вспомнились и другие трагедии, которые происходили около Бермуд и до гибели девятнадцатого звена. И появилось множество различных теорий, некоторые совершенно нелепые и безумные, другие — более научные, а третьи стараются отрицать очевидное и придать загадке «загадочный», но явно политизированный смысл. Мы рассмотрим многие из них, но сначала совершим экскурсию на Бермуды.

Треугольник, он — угольник

Где находится Бермудский треугольник? Как где? У Бермудских островов. Но сколько бы вы ни искали его на картах — никогда не найдете. На самом деле «треугольник» — понятие условное. Считается, что это очень ограниченная территория, расположенная между Флоридой с одной стороны, Бермудами с другой и островом Пуэрто-Рико. Если соединить линиями эти три района, то и получится треугольник, в него попадут не только воды у Бермуд, но и часть Саргассова моря.

Однако не все согласны с такой конфигурацией аномального района (с вершинами на Бермудах, Майами и Пуэрто-Рико). Странные случаи не редкость и для близлежащих вод, поэтому треугольник в одних исследованиях напоминает трапецию, в других вообще не имеет правильной формы, но в него включают воды около Кубы (Карибское море), Мексиканский залив, Багамы, Бимини и даже доводят границу до Азорских островов.

Трапеция Ричарда Винера захватывает не только все Саргассово море, но тянется далеко в Атлантику. Треугольник Чарлза Берлица заходит далеко в прибрежные воды Южной Америки. Спенсер свое «чистилище» ограничил длинной изогнутой линией. Треугольник Джона Годвина состоит из четырех треугольников. Их вершины располагаются в Норфолке, Майами, Сан-Хуане (Коста-Рика) и на Бермудах.

Бермудская трапеция по Ричарду Винеру

Треугольник по Чарлзу Берлицу

Бермудская зона по Спенсеру

Треугольник Джона Годвина

Стандартный треугольник впервые начертил журналист Уильям Гаддис. А Айван Сандерсон разработал теорию «Подлых водоворотов». Его «море проклятых», то есть воды Бермуд, лежит севернее стандартного треугольника. Но об этом мы поговорим позднее.

Поэтому, когда вы читаете о событиях в Бермудском треугольнике, сначала нужно сверить карты: ведь «треугольник» может оказаться весьма растянутым в зависимости от точки зрения автора. Но обычно имеется в виду именно треугольник. Если нанести на карту странные исчезновения судов и самолетов, то именно из этого района поступали последние сведения о них. И чем ближе к треугольнику, тем гуще плотность несчастных случаев.

Стандартный Бермудский треугольник

«Море проклятых» Сандерсона

Почему так происходит? Именно эта часть Атлантики имеет резко изменчивый подводный рельеф: перепад глубин от нескольких десятков и сотен до тысяч метров. С одной стороны — относительно мелкое и странное Саргассово море, с другой — множество проливов с большой глубиной. Например, буквально в ста милях от Пуэрто-Рико к северу проходит желоб Пуэрто-Рико с глубиной до 9200 метров, а флоридские проливы до 2000 метров глубиной соседствуют с мелководьем. В 120 милях от Больших Багам находится северо-восточная впадина Провиденс глубиной 2000–4000 метров. Эта впадина охватывает океаническое дно между Багамами, Бермудами и Майами. В некоторых местах глубина достигает 6 километров. Такие перепады донного рельефа формируют и особенности всего бассейна в районе Бермуд. Несмотря на привычное мнение, что воды здесь тихие и спокойные, во многих местах они бурные.

Места странных исчезновений судов и самолетов

Через эту часть Атлантики проходит теплое течение Гольфстрим (именно благодаря Гольфстриму Саргассово море отличается высокой температурой воды). Рядом проходят холодные океанические воды. Поэтому в этих местах очень часто возникают туманы, может резко меняться погода. И это характерно не только для островов, но и для побережья Флориды, где находится вершина треугольника — Майами. Рядом лежат островки Флорида-Кис — длинная вытянутая коса, по другую сторону которой находится Мексиканский залив.

Острова Бермуды и Багамы из-за климата и буйной тропической зелени очень популярны у туристов. Но еще популярнее они у тех, кто интересуется тайнами. Ибо именно здесь и происходят необъяснимые и загадочные катастрофы, здесь видят странные объекты и наблюдают причудливые явления.

Острова Бимини, собственно говоря, состоят из двух — северного Бимини и южного Бимини. Они расположены на очень мелкой Большой Багамской банке, а буквально рядом находятся глубочайшие флоридские проливы. Бимини покрыты пальмами, на них чудесный тропический климат. Настоящий земной рай.

К югу от Бимини, в районе Мозельского рифа, замечены нарушения в работе компасов: стрелки тут сходят с ума. Именно около Бимини часто пропадают суда и самолеты. Если

посмотреть на воды Бимини сверху, то откроется завораживающая картина: океан похож на лоскутное одеяло: он где бирюзовый, где голубой, где темно-синий, словно все воды нанесены неодинаковыми мазками, а вовсе не представляют единой поверхности. Именно так и выглядит с небес сочетание больших глубин и отмелей. Это, конечно, очень красиво, но на самом деле нет ничего опаснее вод с таких рельефом дна. Здесь много странных течений, водоворотов и ветер может достигать огромной скорости. Недаром именно в этом раю так часто возникают губительные торнадо. Считается, что в самой Флориде ураганы, шторма и торнадо буйствуют до 60 дней в году, а на Бермудах — все 80 дней. Зарождающиеся в Атлантике циклоны постепенно набирают силу и обрушиваются на острова и побережье со всей своей мощью. Поэтому гибель судов и самолетов в неспокойные дни, конечно, связана не с «проклятием треугольника», а с погодой. Но не все можно объяснить лишь погодными проблемами. Гибнут корабли и самолеты и в спокойные дни, когда ничто не предвещает беды. И воды около райских островов становятся их могилой, следов которой могут никогда и не найти.

По мнению провидца Эдгара Кейса, Бимини связан с древней атлантической цивилизацией, существовавшей в незапамятной древности. Именно сюда помещал он столицу легендарных атлантов. Кейс писал, что под водами около Бимини расположены магические кристаллы древних атлантов — сооружения, которые управляют миром. Управляют они и жизнью и смертью людей — так считают эзотерики. Действительно, археологи нашли в водах около Бимини странные мегалитические конструкции, каменные цепи, стены, похожие на некогда существовавшие строения. Стены выложены камнями размерами 2,5 на 3 метра, плотно подогнанными друг к другу. Что это? Однозначного ответа на этот вопрос до сих пор нет.

За Бимини лежат Большие Багамские острова. Это низменные острова, расположенные на двух мелководных банках — Большой и Малой. В Большую Багамскую банку вгрызается глубокий каньон — Язык океана. А на мелководье у Мозельского рифа рыбаки не раз замечали странные блуждающие подводные «огни». Остров Андрос — это плато с песчаными пляжами, обилием зелени и озерами. Его окружают сотни мельчайших островков, создавая для мореплавателей сущий ад. В стороне Нассау, столицы Багамских островов, расположены многочисленные острова, сплошь песчаные, во время прилива между ними плещется вода, а во время отлива они похожи на дюны.

Остров Пуэрто-Рико с городом Сан-Хуан — еще одна вершина треугольника — известен тем, что около него потерпело бедствие немало судов. От острова Пуэрто-Рико берет начало глубоководный желоб Пуэрто-Рико — впадина шириной в 120 километров и длиной в 1550 километров. Именно у западной части острова Пуэрто-Рико потерпел бедствие самолет, пилот которого в последнем сообщении на землю утверждал, что все приборы у него вышли из строя и некий неопознанный объект идет прямо ему навстречу: после этого сообщения и пилот и самолет навсегда исчезли. Обломков самолета, как обычно, не нашли. В этом же районе находятся покрытые буйной тропической растительностью Виргинские, Подветренные и Наветренные острова. Все они пользуются дурной славой, включая и самые мелкие.

Сами Бермуды — красивые тропические острова. Но течения и ветры на Бермудах — настоящий ад. История Бермуд — это история губительных циклонов и ураганов, которые часто возникают практически внезапно.

Острова Экзума представляют собой длинную цепочку коралловых рифов. Они тянутся на юго-восток от Нассау. Глубокий пролив отделяет их от Большой Багамской банки. Население на Экзуме малочисленное, но сюда нередко заходят яхты и делают остановки в пути самолеты. Все эти рифы — небольшие или совсем крохотные, едва выступающие из воды. Самый крупный остров — Большой Экзума с городом Джорджтауном. Примерно в центре цепочки рифов расположена знаменитая пещера Тандерболл, которую очень любят аквалангисты. Многие мелкие рифы вообще необитаемы. У берегов Экзумы очень сильные и коварные течения. Под водой течения перемещают массы песка, вымывая его из основания

островков, и поэтому рельеф дна постоянно меняется.

К востоку от Нассау и северо-востоку от Экзумы лежит прекрасный остров Эльютера. У него в отличие от островов Экзума надежное и твердое основание. Это уже не риф. Он отделяется от Нассау мелкой Багамской банкой, поэтому с одной стороны острова — мелководье, а с другой лежит бескрайняя и глубокая Атлантика. Здесь много причалов, где набираются сил яхты и рыболовные суда перед выходом в открытый океан.

Недалеко от Эльютеры расположен остров Кэт с аэропортом им. Артура Тауна. А немного дальше лежит остров Сан-Сальвадор, с которого началось открытие Америки. Это был первый остров, на который высадились матросы Колумба. Именно здесь, на этом острове, Колумб заметил странный огонь, похожий на огонь восковой свечи, но это не был ни огонь костра, ни огонь факела, ни огонь пожара. Может быть, это было первое сугубо бермудское явление, с которым столкнулся великий мореплаватель, — «движущийся свет Бермуд».

За чередой небольших рифовых островков лежит глубокий проход в Карибское море — пролив Маягуана, а немного южнее — еще один пролив и одноименные острова Кайкос.

По дороге к Сан-Хуану и совсем недалеко от Кубы лежит остров Большой Инагуа — низкий и плоский. Недалеко от него находятся острова Тортю и Гаити.

Северная часть «дьявольского треугольника» имеет довольно однообразный рельеф дна, сформированный так называемым Бермудским плато, южная часть более изрезана, там соседствуют глубоководные впадины и отмели, множество рифов. Есть в морских глубинах и подводные горы, которые поднимаются иногда на 200 метров от дна. Некоторые из таких гор имеют пологие склоны, другие почти вертикальны. И не всегда они выходят вершинами на поверхность, образуя рифы или острова, нередко вершины гор лежат под поверхностью океана.

Между материком и мелкими участками суши расположено Саргассово море — пожалуй, самое удивительное море из всех существующих на земле, поскольку находится внутри океана. Море, со всех сторон ограниченное разнообразными атлантическими течениями — Флоридским, Канарским, Северо-экваториальным, Карибским, Антильским и, конечно же, Гольфстримом, который и образуется благодаря Флоридскому и Антильскому течениям. Саргассово море в силу влияния течений не имеет точно обозначенных границ, оно вращается, смещается, дышит, точно живое.

Когда первые корабли европейцев достигли Нового Света, они приняли зеленые заросли Саргассова моря за землю. Земля оказалась водой. Такое несоответствие, конечно, вызвало удивление и страх. Впрочем, страх был вполне оправданный: Саргассово море стало могилой для многих судов и самолетов. Конечно, само это море не похоже на затянутый ряской пруд, но то там, то тут в нем видны островки растительности — круглолистные, с мелкими цветочками. Само. Саргассово море относительно спокойно, вода в нем напоминает стоячую, но это не значит, что она абсолютно неподвижна. Она — изменчива. Внезапно спокойная гладь может стать водоворотом и ловушкой для корабля. Почему? Да потому, что течения не позволяют водам моря спокойно растекаться, а поскольку вода прибывает и ей нужно куда-то уходить, то она и уходит, образуя нижние течения. Само по себе это уже сильно затрудняет мореплавание.

Как видите, этот район Атлантики некоторым образом отличается от других вод океана. И недаром первые названия этих странных прибрежных вод — море Дьявола, Пасть дьявола, Кладбище Атлантики, море Проклятых Душ. Опасный район.

Главный апологет рационального объяснения «бермудских странностей» Лоуренс Куше пишет: «Сторонники таинственного треугольника правы в одном: это очень сложный район океана. В нем соседствуют огромные мелководья и глубоководные впадины, сложная система морских течений и запутанная атмосферная циркуляция.

В месте с таким обилием разных течений и особым рельефом дна несчастные случаи должны случаться на порядок чаще. Они и случаются».

Летопись несчастий Лоуренса Куше

Лоуренс Куше, пытаясь бороться с мистическим объяснением бермудской тайны, собрал данные о наиболее известных бесследных исчезновениях или гибели судов в районе треугольника. Это мартиролог, снабженный сведениями о месте гибели и истории кораблей, сопровождающийся логичным объяснением происшествия. Только мартирологу доверять не стоит. Куше пользовался для составления списка погибших в треугольнике газетами, которые были ему доступны, разными книжонками, в которых упоминались непроверенные, а иногда и вымышленные события, а также морскими регистрами, в которых указаны название корабля и его маршрут.

Бывший летчик Куше в ту пору работал библиотекарем при университете, и сама идея собрать материал по треугольнику возникла потому, что к нему постоянно обращались студенты, которых эта тема очень интересовала. Как все юные люди, они увлекались таинственным. Куше нашел пятьдесят случаев исчезновения или гибели кораблей и самолетов в треугольнике. Сведения часто были отрывочными или не заслуживающими доверия. Но именно такие, «нечестные» свидетельства Куше и интересовали. Ведь ему хотелось разбить теории сторонников бермудской тайны в пух и прах. Поэтому в район Бермуд, чтобы показать бессмысленность претензий именно к треугольнику, он отнес и происшествия, отстоящие на многие тысячи миль. Рассмотрев такой случай, он с чистой совестью мог вынести вердикт: так ведь это случилось вовсе и не в треугольнике! А то, что никто такое происшествие с Бермудами и не связывал, — это так, мелочи. Конечно, не мог он не упомянуть и какие-то знаменитые исчезновения, о которых говорили все, но вывод всегда делал соответствующий: никакой тайны нет. Поэтому всю информацию Куше нужно дополнять, переосмыслять и, где возможно, восстанавливать заново.

Никто не спорит, работу Куше проделал огромную, был в систематизации событий первым, беда только в том, что он не все и не всегда объясняет корректно. Он старается исключить все странности из своего «расследования». Увы! Эти странности и составляют основную загадку треугольника. Некоторые события, казавшиеся Куше простыми и ясными, как солнечный день, при более глубоком анализе оказывались и не простыми, и не ясными.

Материалом Куше пользуются все, кого интересует бермудский вопрос, но доверять ему и не проверять фактов нельзя, он ими жонглирует, чтобы доказать свою точку зрения. А если и признает, что случай имел странности, так все равно полноценного объяснения вы не дождетесь. В нашей стране его книга выходила как раз в ту пору, когда у нас активно боролись со всем таинственным. Она, можно сказать, пришлась в тему. И нам тоже придется пользоваться списком Куше хотя бы потому, что он существует.

Отсчет происшествий Куше начинает с Колумба, которого «разоблачает» с неистовой страстью систематизатора, но основные события охватывают период с XIX века по наши дни. Я не вижу ничего лучшего, чем привести все случаи, которые он упоминает, и дать их, если современная информация позволяет, с дополнениями и комментариями.

«Розали»

Первый корабль, который попадает в список Куше, — шхуна «Розали».

> В августе 1840 года неподалеку от столицы Багамских островов Нассау было обнаружено французское судно «Розали», дрейфовавшее в море с поднятыми парусами без экипажа. Судно не имело никаких повреждений и было вполне пригодно к плаванию. Все выглядело так, словно команда покинула «Розали» несколько часов назад. Судно не имело течи, груз не был поврежден, а единственным пассажиром оказалась полумертвая от голода канарейка.

Так гласит документально зафиксированная историческая версия. (О находке не раз писали местные газеты.)

Однако Куше считает, что газеты историю исказили. И подлинные события выглядели совершенно иначе. Во всяком случае, ему не удалось найти документы, связанные с историей полуторавековой давности.

> В архивах о судне, называвшемся «Розали» и найденном у Багамских островов без экипажа, обнаружить что-либо не удалось. Однако Регистр Ллойда и Бюллетень этой страховой компании от 25 сентября 1840 года сообщают: судно «Россини», следовавшее из Гамбурга в Гавану, 3 августа село на мель у острова Муарес (Багамский пролив). Экипаж и пассажиры были спасены. 17 августа «Россини» был обнаружен в море без единой живой души на борту и отведен в порт. По всей вероятности, после снятия с борта людей судно во время прилива снялось с мели, и ветер погнал его в открытый океан. Речь, скорее всего, идет об одном и том же судне; подлинное судно «Россини» и есть вымышленное «Розали». Искажение названия легко могло возникнуть в процессе передачи информации. Маршруты же, порт назначения и даты совпадают.

Куше делает такой вывод:

> Случай является наглядным примером того, как некоторые авторы используют отрывочные сведения для защиты тезиса о существовании таинственных сил Бермудского треугольника. Они не знали или забыли тот факт, что судно потерпело крушение на мелководье и пассажиры были спасены. В их трактовке «пассажиры исчезли бесследно», а корабль, словно наводящий ужас призрак, скользил по океанской глади… Хотя совершенно очевидно, что ветер и прилив сняли с мели потерпевшее неудачу и покинутое судно и оно оказалось в открытом море.

Итак, заметьте, Лоуренсу Куше не удалось разыскать судно с названием «Розали», поэтому он заменил название близким по созвучию — «Россини». С последним судном все понятно: село на мель, пассажиры спасены. Но кто сказал, что «Розали» и «Россини» — одно и то же судно?! Можем ли мы в таком случае доверять анализу Куше? Вряд ли. Не стоило, очевидно, рассматривать историю корабля, если нет точных данных об идентичности его названия. Куше пишет: «…Порт назначения и даты совпадают». Но… какой порт? Какой маршрут? Как можно быть уверенным в курсе судна, найденного в море, если нам ничего не известно о судовых документах и истинном маршруте, назначенном для плавания? И вряд ли в сообщении 1840 года, когда случай имел место, было бы указано, что о судьбе экипажа и пассажиров ничего не известно, кроме того, что они «исчезли бесследно». Не столь уж оживленным было морское сообщение в первой половине XIX века. Это не первое и не последнее судно, экипаж которого «словно растаял в воздухе Бермудского треугольника».

Конечно, я не сторонник того, чтобы «без надобности увеличивать сущности», но и специально уменьшать их число тоже не стоит. Мой вывод: поскольку мы не имеем сведений о судне «Розали», то и найти причины его одинокого плавания у Багам тоже не сможем.

Возьмем на заметку: обнаружено в полной исправности, но без экипажа.

Аналогичный случай с покинутым кораблем был зафиксирован в 1850 году. Это судно по имени «Сиберд» вошло в гавань Ист-Бич на всех парусах и застряло на мелководье. Происшествие наблюдало множество жителей Ист-Бич. Как и полагается для кораблей-призраков, на нем не было ни единой живой души, однако отчетливо пахло сигарным дымом и в камбузе нашли еще теплый обед. Люди XIX века, тоже не склонные искать объяснение в сверхъестественном, решили, что команда корабля отравилась ядом «сонных рыб», сошла с ума и выбросилась за борт в полном составе. Впрочем, версий происшедшего может быть множество, истинную причину нам выяснить не дано.

Но факт остается фактом — корабль остался без команды.

«Белла»

Бермудологи относят к числу случаев гибели в треугольнике кораблей и загадочное исчезновение судна «Белла» в 1854 году. Известно, что это судно шло из Южной Америки, но в порт назначения так и не попало. «Белла» исчезла бесследно посреди океана, и никто никогда ни ее, ни команду не видел. Не были обнаружены даже обломки корабля.

> Это опять-таки настолько давний случай, — поясняет Куше, — что подлинные документы обнаружить крайне трудно. В Регистр Ллойда внесена «Белла», построенная в 1852 году в Ливерпуле для Бразилии, но нет ни малейшего намека на то, что она исчезла. О «Белле» упоминает Гарольд Т. Уилкинз в своей книге «Удивительные тайны времени и пространства» («Strange Mysteries of Time and Space», New York, 1959), но он не указывает, откуда почерпнул свою информацию. По его словам, через шесть дней после того, как «Белла» отплыла из Рио-де-Жанейро в направлении Ямайки, в Атлантическом океане были обнаружены обломки спасательной шлюпки с надписью «Белла» и остатки груза, который «Белла» должна была доставить в порт назначения.

Вывод соответствующий:

> Кто-нибудь усматривает в истории с «Беллой» что-либо загадочное? Более того, нет никаких доказательств, что катастрофа произошла именно в районе Бермудского треугольника. Судно потерпело крушение, по-видимому, где-то у берегов Южной Америки, в шести днях пути к северу от Рио-де-Жанейро.

Вот в этом случае я против Куше не возражаю. Действительно, судно всеобще не заходило в воды треугольника. «Белла», выйдя из Бразилии, пропала на юге Эквадора. Между прочим, одна из жертв кораблекрушения даже спаслась, о чем упоминается в научных книжках. А морских катастроф на океанических просторах вполне достаточно. Ну а по поводу обломков, все проще. В апреле 1854 года была найдена перевернутая шлюпка «Беллы» и часть ее груза.

Но почему в список Куше попала легендарная «Мария Селеста»? Ее гибель никто не связывал с Бермудами! А тут все понятно: слишком знаменитая история, практически легенда. А потом можно сказать: странные события случаются и не в треугольнике.

Но эту историю лучше рассказывать, не опираясь на свидетельства Куше. Ибо он, стремясь все свести к объяснимому, исключает из своего описания как раз те странности, которые и послужили источником для невероятных слухов и сделали «Марию Селесту» синонимом морской тайны.

«Мария Селеста»

Итак, Куше пишет о состоянии корабля на момент находки следующее:

> «Мэри Селест», бригантина длиной 103 фута и водоизмещением 282 т, стала символом всего самого загадочного, что только существует на поверхности и в глубинах океана. Она была обнаружена в 800 км к западу от Гибралтара (на 38°20′ северной широты и 17°15′ западной долготы) 4 декабря 1872 года грузовым судном «Дея Грация». «Мэри Селест» под командованием капитана Бриггса вышла из Нью-Йорка 7 ноября 1872 года и взяла курс на Гибралтар. Капитан «Деи Грации» Морхауз рассказывал, что, увидев «Мэри Селест» в океане, идущую под парусами по ветру, но странными зигзагами, он сразу заподозрил неладное, приказал матросам спустить-шлюпку, пришвартоваться к борту

> бригантины и выяснить, что же там происходит. Оказалось, что судно пусто, хотя и не имеет абсолютно никаких повреждений, спасательные шлюпки находятся на своих местах на палубе, в кают-компании стоит накрытый стол. Теперь уже никто и никогда не сможет убедительно, опираясь на реальные факты, объяснить, что же случилось с судном и его экипажем!

Куше специально вносит в свою легенду элементы, которых не было. Во всяком случае, о шлюпках было сказано, что они отсутствовали, а точнее — не было большого яла и еще одной шлюпки. Но даже не в этом дело. Когда команда Морхауза поднялась на борт «пойманной» «Марии Селесты», матросы были потрясены нововведениями, которые увидели: на корпусе судна, чуть выше ватерлинии, каким-то столярным инструментом были прорезаны пазы, окна кормовой надстройки были полностью забиты досками и затянуты брезентом, несмотря на зимний холод, световой люк в каюте капитана открыт, поручни трапа с левого борта сняты, крышки входа в трюм откинуты и не закрыты.

Если исключить эти странности, все остальное было в порядке. Точнее — не в порядке. Потому что все выглядело так, словно команда сейчас вернется и займется своим делом: койки заправлены, вся одежда на месте, в каюте капитана остались лежать золото и драгоценности, в деревянной шкатулке — пачка банкнот, на диване — тяжелый ящик с концертной гармонью, в швейной машине — незаконченное шитье, на полу — детские игрушки (капитан взял с собой в плавание жену с маленькой дочкой Сарой), в кладовой — огромный запас продовольствия, даже в помещении, где жила команда, лежали на столе курительные трубки, а это уж последнее, что настоящий моряк оставит, покидая корабль.

Самое же странное, что, кроме вахтенного журнала, иных судовых документов не нашлось. Последняя запись в журнале была сделана 24 ноября, координаты судна на 25 ноября почему-то были записаны на грифельной доске и другим почерком.

Эти координаты удивили капитана Морхауза: выходит, судно без управления прошло 400 миль от острова Санта-Мария курсом на восток, затем повернуло на запад! Понятно, что «Мария Селеста» побывала в шторме: паруса у нее были потрепанные, рваные, но имелся и второй комплект парусов, абсолютно целых. В трюме плескалась вода, но ее было не настолько много, чтобы стать угрозой жизни. В кухне… да, там посуда плавала в воде. Но все равно не было никаких причин, чтобы покинуть корабль, не захватив даже самого ценного — компаса… Взять судовые документы и не взять компаса? И почему он разбит? Загадка…

По морским законам XIX века вознаграждение за обнаруженное в море судно принадлежало тому, кто его нашел. Поэтому капитан Морхауз отправил на «Марию Селесту» своего штурмана, и тот благополучно привел корабль в порт Гибралтар. А дальше… Дальше должен был состояться суд, чтобы решить, законным ли путем капитан Морхауз стал владельцем новой шхуны и ее груза — 1700 бочек со спиртом.

Прибыв в порт, Морхауз сразу же заявил о находке судна. Он надеялся, что капитан «Марии Селесты», которого он хорошо знал, благополучно доберется до Гибралтара на ялике и его хозяева выплатят ему положенную сумму за находку корабля.

Оповестили американские власти и страховую компанию в Нью-Йорке. Министерство финансов распространило циркуляр следующего содержания:

> Министерство финансов США, 24 марта 1873 года. Сборщикам таможенных пошлин и другим лицам: вас просят сообщить Министерству любое дошедшее до вас сведение, которое поможет выяснить обстоятельства, при которых был покинут корабль, найденный брошенным на море 4 числа прошедшего декабря месяца под 38°20′ северной широты и 17°37′ западной долготы и отведенный в гавань Гибралтара британским судном «Дея Грация», заявившим там о своей находке. Согласно вахтенному журналу покинутого судна, оно оказалось американской бригантиной «Мария Селеста», шедшей из Нью-Йорка в Геную под командой капитана Бриггса. Обстоятельства дела возбуждают сильное подозрение, что капитан, его жена и ребенок, а может быть, и старший штурман были убиты в

состоянии опьянения командой, очевидно, получившей доступ к алкоголю, которым был нагружен корабль. Полагают, что судно было брошено командой между 26 ноября и 4 числом прошедшего декабря месяца и что команда либо погибла на море, либо, что вероятнее, была взята каким-нибудь судном, направляющимся в один из портов Северной или Южной Америки или же Вест-Индских островов. Найденный покинутый корабль оказался совершенно неповрежденным. Он был хорошо снабжен всем необходимым и провиантом, и какой-либо видимой причины, почему он был покинут, не имеется. На судне нашли саблю как будто с пятнами крови на клинке и такие же пятна заметили на палубе бака. Корабельных документов и хронометра не оказалось, но почти все вещи капитана, его жены и ребенка, а также и команды были найдены в хорошем состоянии; книги, драгоценные вещи, золотые медальоны и дорогое женское платье были оставлены нетронутыми в каюте. Вахтенный журнал велся до полудня 24 ноября. Министерству известны и многие другие подробности, относящиеся к этому таинственному происшествию, и в случае необходимости они могут быть переданы любому лицу, которое обязуется разгадать это дело.

А. Ричардсон, секретарь казначейства .

Шло время, но капитан Бриггс, его семья и его команда так и не появились ни в Гибралтаре, ни где-либо еще на земле. Морхауз обратился к владельцу судна, требуя положенного вознаграждения. Тот прибыл в Гибралтар в конце января и сразу согласился оплатить труды Морхауза. Но председатель судебной комиссии неожиданно заявил, что дело требует дальнейшего рассмотрения. Не нравилось судье Флуду это дело с кораблем! Он подозревал, что капитан Морхауз приложил руку к тому, чтобы капитан Бриггс и его команда исчезли навсегда.

Следствие пошло по второму кругу. За это время капитан успел совершить плавание в Италию и вернуться назад. Когда он снова предстал перед лицом судьи Ее Величества, ему было открыто сказано, что следствие не может вынести решение, поскольку дело кажется очень странным и запутанным.

На суде Флуд обозначил странности, которые его насторожили. Капитан утверждал, что причиной оставления командой корабля мог быть шторм, потому что паруса были повреждены, а в трюме была вода. Но, заметил Флуд, в районе Азорских островов в обозначенный период (то есть конец ноября — начало декабря) штормы не зарегистрированы. К тому же, добавил Флуд, около машинки обнаружены стоящие спокойно шпулька, катушка и масленка. Если бы был шторм, они упали бы на пол. Аналогичное недоумение у него вызвала стоящая на столе посуда. Сырость в каюте Флуд объяснял открытым световым люком. К тому лее Флуд изучил записи на грифельной доске. Почерк не принадлежал никому из команды. А вот надпись на доске была процарапана рукой помощника капитана Ричардсона. Она гласила: «Франциска, моя дорогая и любимая жена!» И в довершении всего сказанного Флуд открыл страшную тайну: в каюте капитана обнаружена сабля со следами крови, подобные пятна найдены также на парусах и прочих предметах.

Вывод: на корабле вспыхнул мятеж. Кто был зачинщиком и кто жертвами — суду было неясно.

Шло время. Шло следствие. На поиски команды в район Азорских островов отправили судно.

Расспросы местных жителей ничего не дали. К делу подключились сыщики из Скотланд-Ярда. В дополнение к высказанным Флудом подозрениям они добавили свои: найденные на корабле лезвия бритв не имели ржавчины, следовательно, они не были залиты водой. Вода была обнаружена только в трюме и на камбузе, следовательно, причиной ее появления был не шторм. С корабля исчез прибор для измерения скорости — лап Компас был разбит по неловкости, когда его пытались освободить от крепления. Одна из бочек с питьевой водой была смещена не штормом, а человеком — обнаружились развязанные узлы веревки. Пищу скорее всего в тот день не готовили, а спустили в шлюпку. Но что, что могло

вынудить команду покинуть благополучный корабль?!

Суд выдвинул тринадцать пунктов, вызывающих сомнение, и пригласил всех желающих помочь в расследовании.

Вот эти пункты:

1. Почему трюмы бригантины были открыты?
2. Почему крышки люков первого трюма были обнаружены перевернутыми?
3. Почему окна надстройки были забиты досками и затянуты брезентом?
4. Почему световые люки кормовой надстройки, несмотря на холод, были открыты?
5. Почему в каюте старшего штурмана нашли полный набор столярных инструментов?
6. Почему паруса на второй мачте оказались спущенными?
7. Почему не было найдено никаких судовых документов, кроме вахтенного журнала?
8. Почему одна бочка со спиртом оказалась вскрытой?
9. Почему последняя запись на грифельной доске не принадлежала руке капитана или штурмана?
10. Почему помощник капитана процарапал на этой доске слова «Франциска, моя дорогая и любимая жена!»?
11. Почему под кроватью капитана нашли саблю со следами крови?
12. Почему на поручнях правого борта нашли зарубки, сделанные топором?
13. Почему на носовой части корабля в полуметре от ватерлинии обнаружились двухметровые прорези, сделанные острым инструментом?

Ни на один вопрос ответов не нашлось.

23 марта 1873 года газета «Нью-Йорк таймс» опубликовала открытое письмо министра финансов США Уильяма А. Ричарда.

> Обстоятельства дела вызывают весьма мрачные опасения, что капитан, судна, его жена, дочь и, возможно, старший помощник были убиты озверевшими от выпивки матросами, которые, по-видимому, получили доступ к бочкам, со спиртными напитками. Судя по всему, судно было покинуто экипажем в период между 25 ноября и 4 декабря, и что с экипажем произошло дальше, неизвестно… Либо он был спасен другим судном, *либо,* что *более* правдоподобно, погиб в море…

Конечно, озверевшие от выпивки матросы — аргумент веский. Но их наличие ничего не объясняет. Ведь на борту бригантины не нашли никаких матросов — ни мирных, ни озверевших. По другой версии, эти матросы вынудили начальство погрузиться в шлюпку и отплыть, дабы избежать кровопролития. Однако выяснилось также, что, даже если бы этим мифическим матросам удалось поместить в шлюпку ненавистное начальство, сами они не смогли бы покинуть «Марию Селесту», — на корабле, оказывается, была только одна шлюпка, вторую во время погрузки раздавило грузом. И где тогда эти матросы? От страха содеянного попрыгали за борт?

Куше приводит еще одну, совершенно прелестную версию происшедшего:

> В 1910 году объявился человек, утверждавший, будто он единственный член экипажа «Мэри Селест», которому удалось спастись. По его словам, дело обстояло следующим образом: капитан якобы вызвал старшего помощника на состязание — кто быстрее проплывет вокруг судна. Обоих сожрала акула. Погибли и моряки, наблюдавшие за состязанием из шлюпки, которую перевернула неожиданная волна. Существует, впрочем, другая версия, еще более неправдоподобная: капитан, желая научить свою дочь плавать, приказал корабельному плотнику соорудить нависавшие над морем мостки. Словно инструктор плавания, он держал дочь на веревке, привязанной к шесту. Моряки с восторгом наблюдали за этой идиллией, но мостки не выдержали, все упали в море и утонули.

Эти мостки, чтобы вам было понятно, как раз и крепились в прорезанные на носу

бригантины пазы. Н-да…

Немало было и других «очевидцев», которые по-разному объясняли трагедию покинутой бригантины. Все они были спившимися «морскими волками» и таким образом пытались поправить свое финансовое истощение. Кто-то живописал плавание на плоту, кто-то рассказывал вышибающую слезу историю про морских чудовищ, кто-то объяснял, что бригантина своим ходом двинулась от стоянки на островке… И все, конечно, умерли, и лишь одному рассказчику удалось выжить и донести свою правду до благодарных слушателей.

Газетчики строили не менее фантастические предположения, чем эти рассказы «очевидцев». Кто-то считал, что виной всему были пираты, но не мог объяснить, почему эти пираты не забрали с корабля никаких ценностей. Кто-то сваливал беды бригантины на эпидемию чумы: мол, здоровые, но уже имевшие контакт с больными выбрались через световые люки и тайно уплыли на шлюпке, а потом, конечно, тоже заболели и где-то умерли посреди океана. Кто-то на место озверевших матросов ставил капитана Бриггса: якобы тот сошел с ума, всех порешил, а потом в полном сумасшествии спустил шлюпку и ушел умирать в океан. Но никто и никогда внятно не смог ответить хотя бы на один из тринадцати вопросов комиссии.

Особенно непонятным был тринадцатый пункт: кому и зачем потребовалось делать надрезы на носовой части корабля?

Между тем стали отпадать пункт за пунктом обвинения, которые свидетельствовали бы о мятеже.

Пятна, которые были приняты за пятна крови, оказались смесью ржавчины, оливкового масла и рассола.

Сабля была просто саблей. Капитан Бриггс оказался любителем холодного оружия, и в его доме был настоящий музей.

Справки, наведенные о матросах, показали, что это были вполне достойные люди. К тому же у всех на берегу остались семьи, которые очень страдали от потери кормильцев.

Так что дело решили закрыть, следственную комиссию распустили, а капитану Морхаузу выплатили положенную премию — 1700 фунтов стерлингов. По фунту за спасенную бочку.

Правда, после этого капитану Морхаузу пришлось пройти еще через один суд. Теперь уж в качестве истца выступил он. Одна из газет, решив преподнести читателям сенсационный материал, придумала некоего очевидца, который случайно присутствовал при встрече капитанов Бриггса и Морхауза за пару дней до отплытия «Марии Селесты». Капитан Бриггс вроде бы пожаловался, что у него не слишком опытные матросы, и попросил помочь. Капитан Морхауз якобы выделил ему четверых матросов, в которых был уверен, но с условием, что его корабль подходит к Азорским островам и там Бриггс возвращает ему матросов с «Деи Грации». За время плавания на бригантине произошел мятеж, во время которого пьяные матросы «Марии Селесты» смогли убить капитана, штурмана, помощника, жену Бриггса и его дочь. Матросам Морхауза удалось их связать и обезвредить. Затем их высадили в шлюпку и отправили в океан, не дав воды (вот почему одна из бочек оказалась с развязанными веревками: кто-то хотел снабдить негодяев водой). Но когда корабль Морхауза пришел в место встречи, выяснилось, что на борту бригантины осталось лишь четверо матросов «Деи Грации». Капитан, увидев, как обстоят дела, понял, что мертвых не воскресишь, а на находке «Марии Селесты» можно заработать, поэтому он объяснил, что нужно говорить в Гибралтаре. И он — заработал.

Вот за эту публикацию Морхауз и призвал редактора к ответу. И получил в качестве компенсации за унижение чести и достоинства 5000 долларов. По тем временам — сумма огромная. Бедняга, конечно, ни в чем не был виноват, но считать деньги умел.

Но тринадцать вопросов адмиралтейской следственной комиссии покоя не давали. И время от времени появлялись люди, которые пытались эту историю разгадать.

Одной из возможных версий (хотя бы объясняющих события без влияния сверхъестественных сил или всеобщего помешательства) была версия Ноя Винчестера,

потомка владельца судна «Мария Селеста». Ему довелось ознакомиться со всеми бумагами по делу бригантины, свои изыскания он опубликовал в книге с названием «Розовый коттедж».

Вкратце версия Винчестера выглядит так. Искать причину произошедшего нужно не в разногласиях между капитаном и командой и не в иных невероятных предположениях, а в самом характере груза, который везла бригантина. А мы помним, что она под завязку была загружена бочками со спиртом. Очевидно, во время болтанки некоторые бочки стали протекать. Пары спирта — штука очень опасная. На бригантине произошли два взрыва: в трюме и в носовой части. Они оказались щадящими, но капитан боялся, что последует более мощный третий взрыв. И когда стало ясно, что трюм стал буквально пороховым складом и в любой момент может «рвануть», команда решила действовать быстро и четко.

Во-первых, для предотвращения повреждений кормовую рубку укрепили досками и обтянули брезентом. Во-вторых, открыли световые люки. В-третьих, открыли люки трюмов. В четвертых, быстро погрузились в шлюпку, взяв с собой документацию и необходимые приборы. Шлюпку привязали к бригантине длинным линем. Столь длинного каната на корабле не было, поэтому для крепления использовали деррик-фал, при помощи которого поднимали парус на второй мачте (вот почему этот парус был спущен). Расчет был на то, что взрыва удастся избежать, а если не удастся, то повреждения будут минимальными и команда сможет продолжить плавание на судне. Увы, хотя шлюпка и находилась на порядочном расстоянии, а третьего взрыва так и не произошло, когда команда попыталась вернуться на корабль, непрочное крепление порвалось у самого борта. Бригантина поплыла вперед, а перегруженная шлюпка скоро стала добычей волн.

Но существует еще несколько версий, которые вполне оправданны, хотя и не так просты и элегантны. Их мы рассмотрим, когда от фактов перейдем к разбору теорий, связанных с Бермудским треугольником.

А как же с этими надрезами в носовой части бригантины?

Капитан Уильямс убежден, что они никоим образом не связаны с несчастьем «Марии Селесты». Поскольку корабль незадолго до плавания проходил переоснастку и ремонт, некоторые износившиеся деревянные части были заменены на новые. А что такое заменить часть корпуса судна? При неудачном подборе новое дерево может стать причиной разрушения старого. Ведь работают разные силы натяжения, и слабое дерево дает продольный излом. Вполне вероятно, что следы на корпусе, которые были описаны как «произведенные острым столярным инструментом», были вызваны не нарочитым повреждением или сильным ударом нижней части судна, а возникли в результате разбухания нового дерева и, как следствие, разрушения старого. А плавание в районе с изменчивыми условиями, водой разной температуры и сильными течениями и привело к тому, что появились такие трещины. Не забывайте: хотя «Мария Селеста» и оказалась в районе Азорских островов, некоторые исследователи относят Азоры к зоне влияния Бермудского треугольника. Да и по пути к Азорам шла она через Бермуды. И какие «отложенные» повреждения могла там получить, одному богу известно.

Но вернемся к мартирологу Куше.

Следующей в его списке идет *«Аталанта».* «Аталанта» была английским учебным судном и пропала в пути от Бермуд в Англию 31 января 1880 года. Считается, что ее тоже утащил «бермудский дьявол», хотя в этом случае Куше, наверно, прав: судно было неустойчивым и с неопытной командой. Несмотря на то что вместе с «Аталантой» исчезли 228 человек, не стоит искать таинственное там, где его нет.

«Эллен Остин» и покинутая шхуна

А вот случай с кораблем-призраком, который встретила шхуна «Эллен Остин», немного посложнее. Недаром его очень любят упоминать все, кто верит в мистические

происшествия и «дьявольские тайны» Бермуд. История, по Куше, такова.

> В 1881 году английское судно «Эллен Остин» встретило в открытом океане покинутую шхуну, полностью сохранившую свои мореходные качества и лишь незначительно поврежденную. На шхуну перебралось несколько матросов, и оба судна взяли курс на Сент-Джонс, расположенный на острове Ньюфаундленд. Вскоре опустился туман, и суда потеряли друг друга из виду. Через несколько дней они вновь встретились, и снова на шхуне не было ни одной живой души. Во время второй встречи капитан «Эллен Остин» хотел высадить на шхуну еще один небольшой спасательный экипаж; но моряки категорически отказались, утверждая, что над шхуной висит проклятие. По другой версии, второй экипаж все-таки на корабль перешел. Суда снова разошлись, и никто уже больше таинственной шхуны никогда не видел.

В этой истории интересно не только то, что корабль-призрак без единой живой души был найден в открытом море, но и то, что он имел странные качества, совершенно мистические. Стоило на его борт перейти членам команды с «Эллен Остин», как «призрак» снова потерялся в тумане, а когда английское судно встретилось еще раз с нехорошим кораблем, оказалось, что надежные матросы бесследно пропали. Тут упоминается тот странный туман, который постоянно фигурирует в историях о треугольнике. И либо туман имеет особые помрачающие рассудок свойства, либо призрачный корабль обладает неким проклятием, но люди на таком корабле исчезают.

Куше пытался найти источник информации как об этом загадочном корабле, так и о самой «Эллен Остин», — не нашел ровным счетом ничего. Словно такого судна в природе не существовало» Конечно, морские байки «о страшном», это, скажем, традиция. К тому же сведения об этом случае были получены не из газет или книг по истории мореходства, а из публикации американского астролога Руперта Голда (1944 год), что уже должно насторожить любого человека, уважающего научные принципы. Сам Голд своего источника не называл. Так что и проверить историю невозможно. Но из книги в книгу после него стала кочевать «тайна загадочного корабля».

Куше пытался разыскать сведения о судне «Эллен Остин» и в архиве Ллойда, и в Регистре, и в Бюллетене, и в Морской энциклопедии, где собраны материалы о зафиксированных документально шхунах, бригантинах, клиперах и прочих плавсредствах. Не нашел. Это, конечно, не означает, что история выдумана от начала и до конца. Могло быть небольшое суденышко, не попавшее в морские анналы, как могла быть и покинутая людьми плавучая посудина. Но когда мы не можем проверить информацию, то полностью доверять ей не стоит. И хотя история красивая и колоритная, лучше вместе с Куше нам оставить ее среди морских легенд. А вот губительный туман Бермудского треугольника мы все равно возьмем на заметку. Даже если вся история может быть мифом, этот туман — не миф, и его свойства, как позднее станет ясно, весьма любопытны. С 1881 года они никуда не делись и не изменились.

Барк «Фрея»

20 октября 1902 года в океане было обнаружено немецкое торговое четырехмачтовое судно «Фрея», покинутое экипажем. Барк вышел 3 октября из Мансанильо на Кубе, направляясь в Чили. Судно было обнаружено поврежденным, календарь в каюте капитана был открыт на дате 4 октября, из чего можно заключить, что несчастье произошло вскоре после отплытия из Мансанильо. Но в эти дни в районе катастрофы стояла прекрасная погода! В Регистре Ллойда за 1900–1904 годы есть специальный раздел о кораблях, покинутых экипажами. В нем под номером 446 записано:

> «Фрея». 626 нетто-тонн. Порт отправления: Мансанильо. Порт назначения:

Пунта-Аренас. Груз: балласт. Место катастрофы: вблизи Мансанильо. Дата катастрофы: перед 21 октября 1902 года.

В момент обнаружения судно лежало на борту со сломанными мачтами, на носу болтался еще не полностью выбранный незакрепленный якорь. Катастрофа должна была произойти неподалеку от порта.

В отличие от других историй тут с документацией все в полном порядке. И судно имеется в Регистре Ллойда, и маршрут его известен, и дата и место гибели тоже указаны. Куше, который стремится найти кратчайший путь решения вопроса и никакой ненаучной болтовни не уважает, считает, что можно объяснить и эту странную катастрофу при ясном небе и хорошей погоде. Он попросту переносит место действия в совершенно другую часть Мирового океана: из Атлантики — в Тихий океан! К несчастью для бермудских тайн, в Центральной Америке существует два порта Мансанильо: один на Кубе, то есть в треугольнике, а другой — в Мексике, на западном берегу Северо-американского континента, то есть уже на берегу Тихого океана. И если в Атлантике на указанный период не было никаких штормов и на безоблачном небе сияло яркое солнце, то в Тихом океане в прибрежной зоне Мексики прокатилась волна землетрясений. Куше считает причиной гибели судна волну цунами, а экипаж скорее всего погиб, пытаясь спастись на шлюпах после того, как судно легло на бок.

Однако тут тоже не все так просто. Ведь мы пока не уверены, что под Мансанильо подразумевается мексиканский порт, мы не можем быть уверенными и в том, что барк «Фрея» погиб в Тихом океане. Если же это был кубинский порт, то автоматически судьба барка становится фактом из биографии треугольника. Если вы посмотрите на карту Южной Америки, то становится понятным, что как от мексиканского Мансанильо, так от кубинского порта с таким же названием морской переход до южной оконечности Южной Америки, где находится Пунта-Аренас, примерно одинаков. Поэтому вряд ли стоит заменять одно неизвестное другим неизвестным.

А что касается солнечной погоды, во время которой произошла трагедия, то для Бермуд в этом нет ничего необычного. Многие несчастные случаи в этом месте происходят при ясном небе и ярком солнце.

Яхта Джошуа Слокама

Если «Фрею» вел некий безвестный капитан, то морская яхта «Спрей» управлялась замечательно известным человеком, имя которого не сходило с первых полос современной ему прессы. Этот мужественный моряк прославился тем, что впервые в мире смог на своей яхте обогнуть земной шар. Он прекрасно знал океан и его опасности, выстоял против множества тяжелых штормов, на протяжении нескольких лет он плыл под парусом вокруг света, сражаясь с непогодой, усталостью и одиночеством. В том и состоял его подвиг — совершить кругосветку на яхте в полном одиночестве. Только Слокам и океан, океан и Слокам. А по пути ему пришлось даже сражаться с пиратами и преодолевать убийственные волны и ветра торнадо. Но он выстоял. И, конечно, ни для кого не секрет, где он погиб. Э го уж точно район треугольника, как бы Куше ни хотелось этот прискорбный факт замолчать. Вот ведь какая судьба: пройти через опаснейшие места океана и умереть почти у берега — в районе Бермуд!

10 ноября 1909 года Слокам на своей яхте «Спрей» вышел из гавани острова Мартас-Виньярд (штат Массачусетс, США), намереваясь достичь берегов Южной Америки. Тут уж Куше деваться некуда: маршрут проходил через треугольник. Исчезновение яхты сразу же вызвало множество версий. Дело даже дошло до судебного разбирательства, но тайна раскрыта не была. По одним показаниям, в частности сына Слокама Виктора, «отец был в блестящей форме, а яхта практически непотопляема». Оппоненты на это возражали, что «как Слокам, так и его яхта начинали стареть; двенадцатиметровый „Спрей” давно

отработал свой век».

Выдвигали и разные версии: Слокам столкнулся с почтовым пароходом (свидетелей нет), перевернулся после столкновения с океаническим судном (свидетелей нет), утонул или упал за борт, а неуправляемая яхта пошла ко дну, Слокам исчез, чтобы начать новую жизнь под другим именем. Ни одно предположение доказано не было, и суд принял решение: считать дело об исчезновении Слокама и его яхты закрытым ввиду отсутствия хоть каких-то улик.

Мудрый суд включил дело Слокама в ряд тех, которые невозможно разрешить. Однако на этом сторонники версии о преднамеренном исчезновении не успокоились. Они выдвинули такое предположение: Слокам «не был счастлив в браке и поэтому инсценировал катастрофу, чтобы скрыться и провести остаток своих дней в уединении». Газеты перепевали исчезновение яхты на разные лады, репутацию знаменитости трепали, как только могли. Некоторые даже утверждали, что видели живого и невредимого яхтсмена то в одном, то в другом порту — география «видений» была обширна: от Америки до Китая. Но для нас важен сам факт: яхта исчезла, не было найдено ни ее обломков, ни тела Слокама и это событие имело место в нашем нехорошем треугольнике. А вот с чем связано это исчезновение — вопрос другой. Гибель яхты может иметь как простые объяснения, так и сложные. Иными словами, яхта могла затонуть из-за обычных, вполне, понятных причин, как то: резкое ухудшение самочувствия Слокама, столкновение с судном или рифом, шторм ит. п., а может быть, катастрофа произошла под действием факторов, которые принято называть «истинно бермудскими», то есть не укладывающимися в обычный набор.

По одной из версий, у Слокама в треугольнике начались контакты с потусторонним миром, с потерянными душами. И случилось это задолго до 1909 года.

> В 1895 году, находясь в Северной Атлантике, Джошуа Слокам, первым обогнувший земной шар в одиночку, однажды не смог подняться с койки: внезапно его с ног до головы пронзила острая боль. Вслед за тем он ощутил, как его повело в сторону, между тем как суденышко, «Спрей», ничуть не отклонилось от курса. Произошло и впрямь нечто странное. Однако Слокам, будучи в полубессознательном состоянии, не придал этому значения. Но чуть погодя, расслышав, как вдруг засвистел ветер в снастях, и почувствовав натиск волн, он, шатаясь из стороны в сторону, то и дело спотыкаясь, кое-как выбрался на палубу. И вздрогнул. Потом вытер выступивший на лбу холодный пот. Он не один! На борту был еще кто-то, крепкого сложения, с волевым лицом, взгляд устремлен вдаль. Да и платье какое-то чудное — из времен давно минувших: камзол, короткие штаны, на голове колпак.
>
> — Кто вы? — спросил Слокам.
>
> Призрак ничего не ответил и твердой рукой продолжал вести судно дальше.
>
> Рев ветра и волн снова заглушил вопрошающий крик:
>
> — Да кто же вы такой? Ответьте! Ответьте же!
>
> Но призрак даже не шелохнулся — он стоял за штурвалом, точно изваяние, возникшее из мрака потустороннего мира. И тут Слокам услыхал четкий, но приглушенный голос, прозвучавший как будто издалека:
>
> — Я — рулевой с «Пинты»!
>
> «Пинта»… так ведь это же одна из каравелл Колумба! Может, перед ним стоит Пинсон (имеется в виду Франциско Мартин Пинсон, участвовавший в первом плавании Христофора Колумба в Новый Свет) или сам Колумб?..
>
> Беседа Джошуа Слокама с призраком посреди бушующего океана — типичный пример таинственных явлений, что нет-нет да и случаются на море. Сколько длилось это видение — несколько мгновений? Несколько часов? Слокам глубоко вздохнул, вобрав в легкие свежего морского воздуха. И почувствовал себя много лучше. К нему вернулись силы. Теперь он мог вести «Спрей» дальше. А таинственный рулевой с «Пинты», сделав свое дело, исчез.

Так что, по этой версии, потерянные души и утащили в лимб[1] и Слокама, и его яхту.

Но пока мы не знаем, какова могла быть причина гибели яхты, мы не можем признать с достоверностью, что виновны в ней именно Бермуды, но и отрицать вину зловещего треугольника тоже не имеем права. Как увидите позлее, даже хорошо оснащенные яхты гибнут и пропадают в этом проклятом месте.

Грузовое судно «Циклоп»

Если уж мы рассматриваем бермудские тайны, то нам никак не обойтись без загадочной гибели огромного грузового корабля «Циклоп». История гибели «Циклопа» выглядит таким образом.

> 4 марта 1918 года от острова Барбадос отошел грузовой пароход «Циклоп» водоизмещением 19 600 тонн, на борту которого было 309 человек и груз марганцевой руды. Судно имело длину 180 метров и было одним из самых больших в составе военно-морского флота США. Оно направлялось в Балтимор (по другим, и возможно, верным предположениям — в Норфолк), но туда так и не прибыло. Оно ни разу не послало сигнала SOS и не оставило после себя никаких следов.

Последний раз связь с кораблем состоялась в день выхода в океан — 4 марта, далее ожидалось, что время перехода займет 9 дней и 13 марта судно прибудет в пункт назначения.

Никаких следов судна не было найдено. Но это вполне объяснимо: его поисками занялись лишь спустя месяц. Спасатели не нашли ни обломков судна, ни спасшихся моряков, ни даже круга с погибшего корабля. Огромный рудовоз сгинул в море без единого следа. Стоял 1918 год, шла первая мировая война, гибель судов обычно списывалась на действия неприятеля. И хотя маршрут «Циклопа» пролегал в прибрежных водах США, первое, что пришло многим в голову: корабль атакован и потоплен немецкой подводной лодкой. Правда, изучение архивов уже в наши дни не дало столь однозначного решения. Немецкие лодки в начале XX века никогда не забирались так далеко на запад, никаких боевых действий у берегов США не вели, и они тут ни при чем.

Существовало несколько версий, как и почему бесследно исчез целый корабль.

Версии несчастного случая:

1. Судно попало на минное поле.

2. Судно столкнулось с одиночной плавающей миной.

3 Судно налетело на подводные камни.

4. Днище судна разрушилось из-за коррозионного воздействия марганцевой руды.

5. Судно накренилось из-за внезапного перемещения груза и утонуло.

6 Лопнул корпус, и судно развалилось пополам.

Версии злого умысла:

1. На борту произошла диверсия (немецкий диверсант).

2. На «Циклопе» находился генеральный консул Соединенных Штатов в Рио-деЖанейро, известный своими прогерманскими настроениями. Он мог организовать передачу судна в руки немцев.

3. Капитан Уорли, родом из Германии, сдал «Циклоп» немцам или дал им возможность потопить судно.

4. Судно было торпедировано немецкой подводной лодкой.

5. Экипаж взбунтовался, захватил судно и увел его в неизвестном направлении.

---

[1] Игра слов: *лимб* — сленговое название вод около Бермуд и (от лат. limbus — рубеж, край) у католиков место пребывания не попавших на небеса душ некрещеных младенцев и взрослых, которые не совершали тяжких грехов. В Средние века лимб представляли себе как некое место, расположенное на границе ада.

Версия экзотическая: «Из морских вод вынырнул огромных размеров кальмар и увлек судно в морскую пучину».

Расследованием гибели судна занималось министерство военно-морского флота США, правда, безуспешно. Вердикт министерства гласил:

Исчезновение «Циклопа» является одним из самых крупных и наиболее трудноразрешимых случаев в анналах военно-морского флота. Точно не установлено даже место катастрофы, не известны причины несчастья, не обнаружено ни малейших следов судна. Ни одна из предложенных версий катастрофы не дает удовлетворительного объяснения, *при каких обстоятельствах оно пропало.*

Президент США Вудро Вильсон был еще лаконичнее: «Только Бог и море знают, что произошло с кораблем».

Увы, стандартные версии несчастного случая не объясняют тайну «Циклопа». Мин или минных полей у побережья не было. Налететь на подводные скалы судно тоже вряд ли могло, если шло выверенным фарватером, да и лоцман обязательно был на борту. И даже если несчастный корабль получил пробоину или взорвался, радист успел бы послать сигнал бедствия, но таких сигналов с судна никто и никогда не получал. Следовательно, оно затонуло мгновенно. Об этом свидетельствует и то, что обломков судна, шлюпок, каких-то плавучих предметов найдено не было ни в море, ни на берегу. Считается, что и шторм, который мог стать причиной беды, тоже в этом районе не наблюдался. А что же касается Норфолка, там действительно отмечены ураганные ветры до 120 километров в час и восьмиметровые волны. Только с небольшой оговоркой: они отмечены в самом начале марта 1918 года, а не в начале второй декады, когда судно должно было подойти к конечному пункту своего следования.

Американские власти одно время предполагали, что корабль мог перевернуться из-за того, что был плохо уложен груз. Якобы руда марганца сместила центр тяжести судна и тем вызвала катастрофу. Но груз, как выяснилось, был погружен по всем правилам. Лейтенант Тисдэйл, служивший некогда на «Циклопе», вспоминал о безалаберности капитана Уорли, который оставлял даже в ветреную погоду, когда волны захлестывают палубу, открытыми люки трюмов. Так, пояснял он, лучше для груза. И смеялся над опасениями Тисдэйла, что такая небрежность может привести к беде. Он вспоминал, что в последний раз судно было загружено сверх нормы и имело низкую осадку, что тоже могло стать причиной трагедии. Но у Уорли было специфическое чувство юмора, он мог просто издеваться над лейтенантом. Распустил же он однажды слух, что везет на борту живого льва. Слух дошел до адмирала, и тот в ярости потребовал, чтобы проклятый капитан тотчас отпустил зверя на волю! (Дело было у берегов Франции.) На самом деле, пугая лейтенанта открытыми люками, которые опасности не представляли, капитан всегда зорко следил, чтобы основные люки, обеспечивающие устойчивость и плавучесть судна, всегда были задраены.

Что же касается злого умысла… Тут, пожалуй, простое пытаются объяснить более сложным. С именем Готтшалька (того самого консула) связывают круги немецких колонистов в Бразилии. Известно, что консул действительно много сделал для немцев со стороны Красного Креста. Мог ли он задумать идею передать «Циклоп» немцам? То есть был ли консул предателем? Да, он знал, что капитан Уорли имеет прогерманские настроения. Да, теоретически они могли сговориться и увести корабль в сторону Европы. Да, они могли затопить «Циклоп», заставив тяжелое судно перевернуться и не пощадив его команды. Безумцев хватает. Но вопрос — каким образом два сторонника победы Германии в Первой мировой войне могли бы это организовать? Взрыв? Затопление трюмов?

Сам факт присутствия на борту консула всегда вызывал большое недоумение. Сохранилась бразильская газета, в которой напечатана статья-некролог после гибели Готтшалька на «Циклопе». Дело в том, что о гибели судна эта газета сообщила прежде, чем об этом было объявлено в США. Интересно и другое. Отправляясь в плавание на «Циклопе», капитан Уорли продал все свое имущество на суше, в Виргинии. Готтшальк тоже оставил разные мелкие вещи, которые так любил, в Рио-де-Жанейро. В свое последнее плавание он

не взял с собой ничего. Ничего, кроме бомбы, как считают некоторые исследователи.

Эта версия даже разрабатывалась после войны адмиралом Робинсоном, который упорно искал следы «Циклопа» в Германии, а команду корабля — в лагере для военнопленных. Но поиски ничего не дали. Такой корабль не приходил ни в один немецкий порт, никаких документов не было найдено, ни одного члена команды разыскать не удалось. И самое, пожалуй, занятное, что если судно было потоплено немецкими агентами, то в Германии не появилось ни одной статьи, прославляющей их самоотверженный подвиг. Или Уорли и консул Готтшальк были самоубийцами-одиночками? Но даже в этом случае гибель «Циклопа» не получила никакого резонанса. А так не бывает.

Если же судно захватили взбунтовавшиеся матросы… И эта версия была тщательно проверена! Обыскивали даже ближние острова, выясняли, не появились ли новые люди на них, не было ли случаев, что к берегам подходило большое судно. Ни-че-го.

Догадки строились самые разные: от опрокидывания (Тисдэйл) до разлома (Норвиг). Существовала версия, что один из двигателей корабля был поврежден, поэтому судно шло только на одной машине. Это неправда. Работали обе судовые машины. Версия со штормом после длительного изучения материалов тоже не подтвердилась» Шторм был отмечен в тех районах, которые «Циклоп» успел благополучно миновать.

Поисками пропавшего судна занимались и в наши дни. И наконец вроде бы поисковикам улыбнулась удача. В 1968 году водолаз военно-морских сил Дин Хейвз в 100 километрах к востоку от Норфолка нашел остов большого судна, лежащий на глубине 60 метров. А в 1974 году тот же остов видел и другой водолаз, Дуглас Армстронг. Беда лишь в том, что точно установить, было ли это найденное судно искомым кораблем, оказалось сложным. И никто из обнаруживших корабль до конца не уверен, что это и на самом деле исчезнувший «Циклоп». Но даже если это и «Циклоп», то загадок меньше не становится.

Остов корабля лежит совсем недалеко от гавани Норфолка, и при любом раскладе хоть кто-то из команды корабля мог спастись и добраться до берега. А если и был шторм, то тела и вещи должны были оказаться на берегу. Только в одном-единственном случае не бывает выживших или обломков: если судно пошло ко дну мгновенно, не успев разрушиться. А что же Куше? Куше уверен: причина — шторм, корабль — найден, треугольник — ни при чем.

Вот по поводу последнего пункта… помедленнее. Да, Норфолк лежит уже вне зоны малого треугольника. Но это «вне» достаточно относительно. Остов найден совсем недалеко от малого и внутри большого треугольника. Да, в этом районе таинственных кораблекрушений меньше, но они есть. Да и притом свои повреждения рудовоз мог получить во время движения внутри малого треугольника. Ведь он должен был пересечь опасную зону точно посередине. Может быть, именно то, с чем корабль столкнулся внутри опасной зоны, и стало причиной его гибели.

Парусник «Кэрролл А. Диринг»

Случай с кораблем «Кэрролл А. Диринг» — один из наиболее знаменательных. Пожалуй, эта история достойна описания в приключенческом или детективном романе, потому что достоверных сведений у нас практически нет. Все, что известно, можно изложить в паре предложений.

> Утром одного из январских дней на отмели Даймонд Шоулз была обнаружена пятимачтовая шхуна «Кэрролл А. Диринг». Она не имела никаких повреждений, паруса были подняты, в кают-компании на столах стояла еда, но на борту не оказалось ни одной живой души, если не считать двух кошек. Экипаж по непонятным причинам исчез…

Сей случай произошел в январе 1921 года на считающейся очень опасной отмели Даймонд Шоулз, которая находится у побережья Северной Каролины. Команду шхуны общим числом двенадцать человек так и не нашли.

В ходе судебного разбирательства стало известно, что

> 29 января шхуна проходила мимо маяка на мысе Лукаут, штат Северная Каролина, и подавала сигналы о том, что попала в опасное положение, так как потеряла оба судовых якоря; потом шхуну увидели к северу от маяка еще с одного судна, при этом она вела себя довольно странно.

«Странно» в этом случае означает, что шхуна уже казалась неуправляемой, она шла зигзагами. Более ничего достоверного выяснить судьям не удалось. Зато любителям пошутить открылось чудесное поле для действия. Летом 1921 года некий американский гражданин выудил в море бутылку с запиской. Записка ни более ни менее как гласила: «Мы в плену, находимся в трюме и закованы в наручники. Как можно скорее сообщите об этом в правление компании». На поиски пиратов и плененных моряков отправились все кому не лень. Моряки зорко вглядывались в океанические просторы в надежде заметить традиционный флаг со скрещенными костями, графологи изучали особенности почерка механика корабля Бейтса и даже поначалу признали, что пресловутое письмо начертано именно его рукой, жена капитана твердила, рыдая, что письмо точно написано Бейтсом… Живы ли они или убиты кровожадными флибустьерами? Поиски шли и шли. Результат поисков — ноль. Да и не могло их быть, поскольку шутник, не ожидавший такого резонанса, чтобы не вселять напрасные надежды, вынужден был признаться в необдуманном поступке! Он просто хотел таким способом стать известным и… получить работу. Впрочем, команду искали даже после публичного признания, пока наконец не поняли, что искать уже некого.

Но что случилось с кораблем вблизи берегов Северной Каролины? Как вы догадались, конечно же — шторм. Куше точно выяснил: в начале февраля 1921 года у берегов Северной Каролины бушевал шторм и скорость ветра достигала 130 километров в час. Не правда ли, как все просто объясняется? Просто, пока мы не сравним некоторые интересные даты. Шторм бушевал в начале февраля, а шхуна проходила маяк на мысе Лукаут 29 января и была найдена в течение двух последних дней января. Так говорите — шторм?

Есть еще один момент: зона-то прибрежная. Неужто все двенадцать моряков разом выпрыгнули в воду и не смогли добраться до берега, который был буквально рядом? И почему они вдруг решили дружно пойти за борт? А если каким-то образом их настиг шторм, не указанный в январской сводке погоды, то почему у парусника не имелось повреждений, зато имелись вполне живые и здоровые кошки, которых не смыло с палубы в море?

Или двенадцать мужчин допились до белой горячки и камнем пошли на дно? Ведь была же озвучена и такая версия: все эти американские граждане были отъявленными дебоширами и алкоголиками, а некоторые так и вообще только что освободились из тюрьмы на острове Барбадос! В ответ на такое обвинение родные моряков только рыдали. Но нужно же хоть как-то общественному мнению объяснить не поддающийся объяснению случай — парусник на всех парусах с командой из двух кошек! Тут Куше, конечно, честно принял позицию родственников погибших: не алкоголики они и не дебоширы. Но в списке возможных причин катастрофы указал: бунт, шторм, пираты. Хотя последнее, конечно, уж слишком. Пираты Северной Каролины в 1921 году? Но что не сделаешь, чтобы не признавать, что причиной гибели корабля могли быть и некоторые необъяснимые явления внутри нашей треугольной зоны.

На самом деле случай с парусником серьезно анализировали и пропавших моряков искали. На нехорошие мысли (то есть на судне что-то произошло) наводило уже то, что было обнаружено во время ее осмотра. Из-за шторма (он действительно бушевал в начале февраля) высадиться на шхуну удалось лишь 4 февраля. Первое, что поразило осматривающих корабль: пропали все личные вещи команды, не было никаких судовых документов. Отсутствовали хронометр, навигационные приборы, часы. Зато на камбузе лежали продукты, которые явно собирались приготовить. В каюте капитана было обнаружено три пары обуви разного размера. В каюте была расстелена запасная постель. Создавалось впечатление, что здесь отдыхали три человека сразу. Записи о движении судна

23 января были сделаны почерком, сильно отличающимся от почерка капитана. Хотя смотрителю маяка крикнули со шхуны, что потеряли якоря, на борту были обнаружены самодельные якоря. Паруса на мачте не были закреплены.

Парусник попробовали снять с мелководья и отбуксировать на берег, но из-за волн удержать на плаву не смогли. «Кэрролл А. Диринг» затонул. С ним утонули и все возможные улики.

О том, что могло случиться, долго велись споры. Достоверно известны были только события, предшествовавшие печальному концу корабля. В феврале 1920 года парусник вышел из Норфолка в Рио-де-Жанейро с грузом угля. Капитаном был тогда Уильям Меритт. В пути капитан заболел и вынужден был оставить судно в Льюисе, штат Делавер. Вместе с капитаном на берег сошел и его сын, первый помощник. Таким образом судно осталось сразу и без капитана и без помощника, и компании пришлось срочно искать замену.

Новым капитаном стал Уиллис Уормелл, суровый человек, требующий железной дисциплины. Первым помощником назначили Чарлза Маклеллана, с которым у капитана сразу возникли разногласия. Об этом стало известно потому, что капитан Уормелл встретил старого друга капитана Гудвина, которому и рассказал об этом. 7 сентября шхуна достигла Бразилии. 2 декабря парусник, возвращаясь из Рио-де-Жанейро в штат Мэн, отплыл к Портленду, остановился на Барбадосе и 9 января взял курс на США. После этого его видели один-единственный раз, у маяка Лукаут. 31 января парусник прочно сидел на мели Даймонд Шоулз.

Стали пытаться выяснить, что могло случиться с командой. Для этого разослали описания членов команды и просили сообщать, если похожие на них люди станут наниматься на какой-либо корабль. У следствия было несколько версий: мятеж на корабле и убийство офицеров (следовательно, матросы — преступники и их надо искать) либо же пиратство («найденная» записка сильно продвинула эту версию вперед). Но почему в 1921 году вообще появилась мысль о пиратстве?

Дело в том, что за короткое время на восточном побережье пропало немало кораблей: «Хэвиф» с командой из сорока двух человек и капитаном Хансом Джекобом Хансеном, направлявшийся к Портленду, пароходы «Монте-Карло Сан-Мицелла», «Эсперанза де Ларринага», «Ют», танкер «Оттава», грузовые суда «Стейнсанд», «Флорино», «Свартског», «Альбин» — все исчезли в конце января или в начале февраля. Не зная, как объяснить эти инциденты, следователь Лоренс Ричи склонялся к «пиратской» версии. Только гораздо позже комиссия пришла к выводу, что суда погибли по самой тривиальной причине: они действительно разбились и потонули во время сильного шторма. Но пока эта светлая мысль в голову не пришла, следователи считали, что в деле замешаны русские коммунисты, решившие сгубить американский флот. Ходили даже слухи, что все исчезнувшие корабли проклятые коммунисты увели в Россию и там они и находятся, правда, уже с измененными названиями.

Но вернемся к «Кэрроллу А. Дирингу». Был даже «очевидец захвата судна», но он сознался в своем обмане, так что чистосердечное признание поставило точку в этой истории. Но и после этого во все посольства за рубежом отсылались описания моряков, которые могли участвовать в убийстве офицеров. В дело включилось ФБР. Сомнительных моряков, о которых им сообщали, осторожно допрашивали, но это все оказывались люди, не имевшие с пропавшим судном никакой связи.

Поиски дали некоторые результаты: в Афинах был обнаружен второй инженер судна Рэйни, только оказалось, что в переходе корабля в Штаты он участия уже не принимал и ничего рассказать не может. Больше свидетелей не было. И оставались только догадки. Впрочем, эти догадки так никогда и не были подтверждены. Появившиеся новые свидетельства только запутали дело. Узнав, что споры о судьбе парусника не стихают, откликнулся капитан корабля «Лэйк Элон».

В связи с обнаружением американской шхуны «Кэрролл А. Диринг» на

побережье Северной Каролины 31 января 1921 года я могу сообщить, что в указанное время, следуя от Сага-ла-Гранд, Куба, к Балтимору, 30 января 1921 года около 15.30 мы увидели пятимачтовую шхуну приблизительно в двух милях от правого борта. Ветер был умеренным, юго-западным, и она имела весь набор парусов и делала на север-северозапад приблизительно семь миль. Мы обогнал и. ее около 17.45 в половине мили от нашей стороны порта. Мы были тогда приблизительно в двадцати пяти милях на юго-западе от Даймонд Шоулз. Из описания «Кэрролл А. Диринг» мы поняли, что эта шхуна была на нее похожа, но мы не могли прочитать ее название. Ничего необычного на борту этого судна мы не заметили, но она шла странным курсом. Она, казалось, держалась мыса Хаттерас. Мы увидели ее на Даймонд Шоулз около 19.00 и передали сообщение береговой охране в 20.32. Непонятно, почему на шхуне не увидели маяк на мысе Хаттерас либо саму Даймонд Шоулз, как это сделали мы. У них было очень много времени, чтобы отклониться от берега, поскольку погода была ясная и облачная, с хорошей видимостью. Капитан шхуны должен был видеть немало судов, следующих нашим курсом, и это должно было убедить его, что он выбрал неправильный курс.

Надеюсь, это может немного прояснить вопрос.

С уважением,
Гэнри Джонсон.

«Раифуку-мару»

Вот случай с «Раифуку-мару», конечно же, позволяет Куше воскликнуть: «И где здесь тайна?» Каким образом среди бермудских трагедий оказалась история гибели этого судна, само по себе уже загадка. Вероятно, сторонникам треугольника просто понравилась сказанная в момент смертельной опасности фраза японского радиста. А он произнес следующее: «Это как удар кинжалом! Скорее на помощь!» «Удар кинжалом» — хорошее определение, но в данном случае — не по делу.

Куше сообщает:

> 18 апреля 1925 года японский пароход «Раифуку-мару» вышел из Бостона в Гамбург с грузом пшеницы. Вскоре после выхода из порта он лопал в сильный шторм и к утру 19 апреля оказался в бедственном положении. Он послал в эфир обычный сигнал SOS, который был принят на нескольких кораблях. Через минуту «Раифуку-мару» послал новый настоятельный зов о помощи с сообщением, что с палубы смыты все спасательные шлюпки. Пассажирский пароход «Хомерик», находившийся ближе всех к месту катастрофы, торопился на выручку и еще успел услышать последнюю просьбу на ломаном английском языке: «Это конец, спешите на помощь!» «Хомерик» шел на предельной скорости, но огромные волны тормозили продвижение. Лайнер развил скорость почти 20 узлов и достиг места катастрофы (600 километров восточнее Бостона, 1000 километров севернее Бермудских островов — то есть далеко за пределами границ Бермудского треугольника — *Л. фон П.*). Но «Раифуку-мару» пошел ко дну на глазах у экипажа лайнера. Шторм был настолько силен, что «Хомерик» не смог даже приблизиться к несчастному судну, чтобы попытаться спасти команду.

Все действительно так, но учесть стоит одну вещь: шторм наблюдался на ограниченном пространстве океана, прибережные американские воды были тихи и спокойны, поэтому для многих кораблей, получивших сообщение тонущего японца, к тому же на плохом английском языке, оно казалось сущим абсурдом: такал прекрасная погода, как может корабль пойти ко дну при ясной погоде? Но в том районе, где находился японец, бушевал шторм.

Я вполне согласна с Куше: тут нет тайны, тут есть трагедия, И этот случай он

правильно исключает из необъяснимых и бермудских. К тому же и произошло это уже на довольно значительном расстоянии от малого треугольника.

«Котопакси»

Так лее имеет объяснение и гибель судна «Котопакси», которое шло с грузом угля из Чарлстона в Гавану.

Вышло оно 29 ноября 1925 года, 30 ноября с судна поступило тревожное сообщение, что в трюм поступает вода (то есть судно дало течь), а 1 декабря корабль подал сигнал SOS и затонул. Ни обломков корабля, ни тел моряков найдено не было, судно сразу пошло на дно.

В это время на Флориду, говорит Куше, шел тропический циклон, а что такое тропический циклон, никому объяснять не надо. После последних американских ураганов, последствия которых все видели по телевизору, можно обойтись и без комментариев. Если бы не одно «но»: восточное побережье только что пережило ураган и штормовое предупреждение уже было снято! Когда корабль подавал сигнал бедствия, шторма не было. Была ясная и довольно спокойная погода. Да и место гибели судна и неожиданно проявившееся ухудшение плавучести наводят на размышления. Место гибели — самый центр Бермудского треугольника. Если посмотреть на маршрут судна, то видно, что к концу второго дня оно уже находилось в водах треугольника.

Учитывая особенности этой зоны, можно сказать, что течь как-то связана с движением по опасным водам, а шторм просто довершил беду. Вполне вероятно, что в другом районе даже в штормовую погоду этот корабль имел бы больше шансов остаться на плаву.

«Судуффко»

Судно «Судуффко» тоже попало в мартиролог Куше. О нем известно, что оно вышло из Порт-Ньюарка 13 марта 1926 года и направилось в Лос-Анджелес. Судно перевозило стальные трубы, груз весил 4000 тонн, и на корабле была команда из двадцати девяти человек. На второй день связь с судном потеряли и больше никогда и ничего о нем не слышали. Очевидно, вместе с трубами и людьми корабль отправился на дно, хотя и двигался по прибрежной полосе.

Судну не повезло: по Куше, оно попало в тропический циклон, который бушевал в треугольнике 14–15 марта. Увы, и об этом шторме сведений не имеется. Причиной гибели судна на его длинном пути в прибрежных водах могло стать что угодно. И хотя судовладельческая компания твердила, что корабль проглотил морской змей, сверхъестественного тут нет.

Но возьмем на заметку и возможные осложнения с погодой: характер тропических циклонов в зоне влияния треугольника или внутри треугольника оказывается опаснее, чем в иных местах океана. Еще не один раз мы будем сталкиваться с тем, что неожиданный шторм или циклон становится причиной гибели судов, которые идут на дно, как утюги, вместе с людьми, грузом и всем спасательным арсеналом.

«Ставенгер»

А вот это судно, по мнению Куше, либо вообще не существовало, либо благополучно плавало и после указанного срока гибели. По сообщениям бермудологов, судно с таким названием, по принадлежности норвежское, вошло в треугольник в октябре 1931 года и погибло у острова Кэт (Багамы) вместе с сорока тремя членами команды. Ни обломков, ни тел найдено не было.

Куше искал следы погибшего «норвежца» у Ллойда и в списках кораблей норвежского торгового флота, но не нашел. Однако такое название носил корабль, который преспокойно пересекал моря вплоть до 1957 года, когда по выслуге лет был сдан в металлолом.

Мог ли Куше не найти документальные следы пропавшего судна? А почему бы и нет? Ведь и тот «Ставенгер», который был им обнаружен и судьба которого кристально ясна, не был указан ни у Ллойда, ни в норвежских списках. А год его постройки — 1925-й. Так что вполне вероятно, что и пропавший «Ставенгер» когда-то плавал по южным морям, но следы его потерялись как в истории, так и в бермудских водах.

«Джон энд Мэри» и «Ла Дахама»

Иногда причиной появления легенд о кораблях-призраках треугольника становится неосведомленность. 19 апреля 1932 года греческий корабль «Эмбиркос» обнаружил в водах треугольника в 50 милях к югу от Бермуд двухмачтовое судно «Джон энд Мэри». Команды на судне не было, оно шло неуправляемое. Естественно, греки приняли парусник за корабль-призрак. На самом деле все объяснялось гораздо проще; судно «Тайд уотер ассошиэйтед», следовавшее из Нью-Йорка в Лас-Пьедрас (Венесуэла), б марта 1932 года в пункте с координатами 38 градусов 58 минут северной широты и 69 градусов 50 минут западной долготы взяло на борт экипаж двухмачтового судна «Джон энд Мэри».

Аналогичная история произошла и с моторно-парусной шхуной «Ла Дахама», вышедшей из порта Филадельфии. 18 августа 1935 года судно попало в шторм, в результате у него была сломана мачта и поврежден корпус, давший течь. Судно стало неуправляемым. Итальянский пароход «Рекс» снял с яхты экипаж из пяти человек и доставил людей на берег. Спасательная операция, как стало известно Куше, длилась 50 минут. Находиться на яхте было небезопасно, и ее оставили в тонущем состоянии. Но через пару дней на оказавшуюся живучей посудину наткнулся пароход «Ацтек». У яхты были сломаны мачты, но на ней имелся полный запас воды и продуктов, закрепленные шлюпки, и Несмотря на подтопление уходить под воду она не собиралось. Только уже в порту капитану «Ацтека» стало ясно, что команда парусника не растаяла в воздухе и не была сожрана морским змеем.

«Глория Колита»

А вот судно «Глория Колита» может по праву называться кораблем-призраком. Оно было найдено 4 февраля 1940 года в Мексиканском заливе, в 200 милях к югу от города Мобила (штат Аризона). Береговая охрана по поводу этого корабля сообщала:

> Сорокаметровая шхуна «Глориа Колита» 21 января 1940 года вышла из Мобила и взяла курс на Гуантанамо на Кубе. К месту назначения шхуна не пришла, а была найдена в Мексиканском заливе без экипажа и со значительными повреждениями. По всей вероятности, экипаж был смыт за борт во время шторма, бушевавшего в Мексиканском заливе 22 и 23 января.

Отметим место находки — Мексиканский залив — тоже достаточно «бермудный» район. Что произошло на самом деле, знать мы не можем. Но запомните: Мексиканский залив. Что же касается шхуны, то она была практически непотопляемым кораблем, потому что перевозила древесину. И в таком случае: что произошло с командой, почему люди бросили судно, которое не могло утонуть, — вопрос не праздный. Был ли этот экипаж смыт волной, или имело место иное, неизвестное нам событие? И почему у береговой охраны, обнаружившей судно, создалось впечатление, что оно было покинуто в тот момент, когда команда собиралась сменить паруса? Шторм на самом деле пронесся над заливом позже, уже после того, как люди оставили судно…

«Протеус» и «Нереус»

Оба корабля, «Протеус» и «Нереус», словно повторили трагедию «Циклопа». Они тоже

были перевозчиками полезных ископаемых (в данном случае — бокситов) и шли из Карибского моря в Норфолк и Портленд. Причем первым из них 23 ноября 1941 года отплыл от причала острова Сент-Томас (Виргинские острова) «Протеус», а спустя пару недель, 10 декабря, — «Нереус». Оба корабля должны были проследовать через воды треугольника, оба так и не доплыли в порт назначения. Поисками судов никто не занимался, потому что США волновали другие проблемы — началась война с Японией. Причину гибели или хотя бы место катастрофы стали искать гораздо позднее. Но тайну так и не раскрыли: одно время считали, что суда могли потопить немецкие субмарины, но в это время немцы редко появлялись у американских берегов. Кроме того, в немецких архивах таких сведений не нашли.

Что говорит по этому поводу Куше? Конечно же, треугольник ни при чем! Суда были старенькие (1911 года выпуска), списанные из американского флота, и они либо затонули, либо все-таки были уничтожены немцами. Штормов, к сожалению, в районе Бермуд Куше в ноябре — декабре не обнаружил. Но тут возникает вопрос: если «Протеус» и «Нереус» были потоплены, то значит, немецкие лодки прочно сидели под американской водой в течение хотя бы месяца и были прекрасно осведомлены о передвижении судов. Хотя на кой черт им сдались корабли с бокситом? А если не потоплены, то с какой стати затонули бесследно оба судна? Пусть старенькие, но не до такой же степени, чтобы с интервалом в пару недель пойти ко дну? Может быть, в период конца ноября — середины декабря в районе треугольника происходили другие, менее очевидные события? Но заметим: суда шли буквально через центр опасной зоны, как и «Циклоп».

«Рубикон»

Этот случай так же, как и многие другие, не имеет адекватных объяснений. История, ло Куше, вкратце такова:

> 22 октября 1944 года у берегов Флориды оно [судно «Рубикон»] было обнаружено без экипажа. Единственным живым существом на борту оставалась собака. Судно было в отличном состоянии, если не считать пропавших спасательных шлюпок и порванного буксирного троса, свисавшего с носа корабля. Личные вещи членов экипажа также оставались на борту. «Рубикон» — кубинское судно водоизмещением 90 т. Последняя запись в судовом журнале была сделана 26 сентября, когда судно находилось еще в порту Гаваны. «Рубикон», по-видимому, шел вдоль побережья Кубы. По метеорологическим данным, 28 и 29 сентября в этом районе был ураган.

Итак, снова шторм? Но как быть с собакой? У нее ведь и рук нет, чтобы выстоять против ураганного ветра и не оказаться за бортом? Однако, по одним версиям, собака удержалась, а команду смыло; по другим — команда была на берегу, шхуна стояла на якоре, начался ураган, судно сорвалось (трос был оборван), и его понесло в открытое море.

Через три недели шхуну прибило к берегу Флориды.

А шлюпки где? Так на них-то команда и отправилась на берег, оставив собаку сторожить вещи. Бедняга пес.

Откуда информация о команде на берегу? Стыдно признаться, эта информация даже в книге Куше подается так: «По слухам…»

И похож ли буксирный трос на якорную цепь?

И почему эта выжившая команда так никогда более и не подала признаков жизни? Может, есть и другие версии?

Как расследовали гибель девятнадцатого звена

Следующий случай в мартирологе Куше — история исчезновения шести самолетов

ВВС США, с которой, собственно говоря, мы и начали эту книгу. История девятнадцатого звена была изложена так, как это записано в радиопереговорах наземных служб с летчиками. Но дело в том, что гибель звена и поиски его следов — это только начало истории. За этой трагедией последовало длительное и не давшее результатов расследование, которым занимались не только военные, но и приглашенные эксперты. Ведь случай был неординарный, и нужно было понять, что произошло с самолетами, насколько безопасен для полетов район проклятого треугольника, какие явления могли послужить причиной трагедии, как не допустить новой беды, и главное — какие ошибки могли привести к такому плачевному результату.

Были исписаны горы бумаги, допрошены сотни человек, сверены все полетные документы. В результате появился документ, имеющий 56 пунктов и отвечающий на основные вопросы, кроме главного — почему? Этот документ мы пункт за пунктом попробуем понять и оценить. Именно это расследование и положило начало многим иным — официальным и неофициальным, научным и уфологическим. И, пожалуй, после этого отчета военных о проделанной работе возник не только «бермудский бум», но и появились теории, которые могли бы адекватно объяснить то, чему трудно найти объяснение. Эти теории я обещаю вам изложить, не забредая в научные дебри, но не сейчас, а после того как мы разберемся со всеми зафиксированными случаями в районе треугольника.

Итак, дело о девятнадцатом звене.

Гибель пилотов, по мнению Куше (в изложении А. Бирюка), произошла по четырем причинам:

1. Неисправность компасов на самолете Тэйлора.

2. Нарушение радиосвязи с сушей, кстати, не только из-за атмосферных помех, но и потому, что неподалеку работала мощная кубинская радиостанция. Роковая ошибка лейтенанта Тэйлора состояла в том, что он не выполнил указания командного пункта авиабазы и не перешел на аварийный канал радиосвязи.

3. С наступлением темноты заметно ухудшилась погода, опустился туман. Бензин был на исходе. На вынужденную посадку пришлось решаться вслепую. Скорее всего, океан поглотил приводнившиеся самолеты.

4. До наступления темноты наземные, станции во Флориде успели запеленговать самолеты. «Эвенджеры» находились над Атлантическим океаном значительно севернее Багамских островов и восточнее Новой Смирны (Флорида). Однако передать координаты попавшим в беду пилотам из-за отсутствия радиосвязи не удалось. Не были они своевременно переданы и спасательным службам, и на авиабазу в связи с неисправностью телетайпа.

Следовательно, необходимо было ответить и на четыре вопроса: почему отказали компасы у пилотов? Могла ли прерваться связь из-за работы кубинской радиостанции? Могли ли пилоты остаться в живых после приводнения? Все ли было сделано для спасения экипажей и если не все, то почему?

Комиссия, в отличие от Куше, сочла необходимым ответить не на четыре, а на 56 вопросов. Ответы на некоторые из них я позволю себе привести.

Итак, Куше сообщает, что компасы отказали только на машине лейтенанта Тэйлора.

Берлиц пишет, что компасы отказали на всех самолетах. Именно поэтому летчики и не могли выбрать правильный маршрут.

Но почему для Куше так важен этот вопрос о работе компасов? Во-первых, чтобы сделать версию об особых явлениях в треугольнике несостоятельной. Во-вторых, чтобы доказать, что, после того как Тэйлор передал функции ведущего Стинеру, звено вел неопытный пилот. Это совсем не так. И эти факты доказаны заключением комиссии.

Симпер, Пауэрс, Джебер и Босси — пилоты морской авиации, которые проходили курс усовершенствования на ТВМ (пункт 18 заключения).

Восемь из девяти членов экипажей также проходили курс усовершенствования па ТВМ (пункт 19 заключения).

То есть все летчики имели опыт и могли с успехом заменить Тэйлора как ведущего. Это так, на случай, если бы оказалось, что компасы вышли из строя только у него. Любой из пилотов мог бы вести звено и не дать ему погибнуть. Если бы, конечно, не происходило чего-то неординарного. А что происходило неординарного? Полная дезориентация в пространстве. Летчики не узнавали мест, над которыми летят (или не хотели узнавать этих мест, или вообще не видели земли), и у них не было работающего оборудования — все приборы, кроме двигателей, отказали. Все — это компасы, часы, рация. Впрочем, рация-то иногда худо-бедно свои функции выполняла. Навигационное оборудование — нет. И система аварийного опознавания тоже практически оказалась в этих условиях бесполезной.

Сеть высокочастотных пеленгаторов вдоль побережья Мексиканского залива и восточного побережья США получила задание взять пеленги всех передач, исходящих от FT-28 . (FT-28 — это самолет Тэйлора; пункт 27 заключения).

Помогло? Да нисколько! Как не было связи, так и не было. Как не могли найти звено, так и не могли. В течение часа все высокочастотные пеленгаторы искали «эвенджеры»! Тут что, снова неопытные пилоты виноваты? Или лейтенант Тэйлор спятил и опознавание не включил? Нет, пеленгаторы могли поймать сигнал самолета только в «дырках» бермудской области, где этот сигнал пробивался сквозь шум и треск. А на большей части этой области была зона молчания. И вот посчастливилось, запеленговали. Можно передать сведения всем спасателям, а то они напрасно обшаривают огромную территорию, где нет самолетов. Передали? Никак нет!

В критический период телетайп ВМС к югу от Банана-Ривер вышел из строя (пункт 21 заключения).

В разъяснении записано, что «самолеты потеряли ориентацию в 18.21». Но и это неверно. В 18.21 отказал телетайп. А ориентацию самолеты потеряли с той минуты, когда у них вышли из строя навигационные приборы, что произошло гораздо раньше. И это как раз и стало причиной того, что самолеты пришлось искать, — сначала, пытаясь их направлять с базы, затем — вслепую, тупо обшаривая океанские воды. Звено Тэйлора было уже потеряно, когда он вышел в эфир и признался, что они заблудились.

Конечно, можно обвинить Тэйлора в том, что он не перешел на частоту, предложенную «башней». Но его решению есть простое объяснение: что разумнее — иметь связь между собой и попытаться спастись всем или иметь связь (причем не факт еще, что и ее иметь) с «башней» одному Тэйлору? Наверно, были причины выбрать первый вариант. Какие это могут быть причины? Боюсь, самые неприятные: самолеты не видели друг друга, они могли держаться вместе, пока между ними была связь. И это интересный факт, он кое-что дополняет. Значит, на коротком расстоянии какое-то время связь была приемлемой. С эфиром творилось что-то невообразимое!

Командиру девятнадцатого звена, пилотировавшему самолет FT-28, было неясно, в каком направлении находится полуостров Флорида, и эта неуверенность повлияла на его дальнейшие решения (пункт 17 заключения).

Куше охотно эту версию поддерживает: Тэйлор был вовсе никакой не ас, географию он знал плохо, район был ему неизвестен. Нет, известен. Целый год до этого он базировался в Майами и уж над Флоридой-то летал. Теперь, выходит, Тэйлор вдруг забыл, как эта Флорида выглядит? Хорошо, пусть каким-то образом самолеты попали в густую облачность и потом оказались в ясном небе, к тому же над водой, где визуальных ориентиров нет. Но они видели солнце. И они не смогли сориентироваться по солнцу, значит, что-то было совсем не так.

Ориентироваться по солнцу — это первое, чему учат пилота. Но по солнцу не мог ориентироваться не только Тэйлор, не мог — никто из них! Почему? Пытались объяснить эту странность даже тем, что накануне пилоты могли приложиться к бутылке, отсюда и последствия. Но свидетели четко сказали: трезвы они были. И до полета — совершенно психически здоровы. Если взрослые летчики не смогли сделать того, с чем справится любой мальчишка, значит, дело не в них. Не в человеческом факторе. Вот этого-то как раз комиссия признавать и не хотела. Одно дело считать, что люди совершили непоправимую ошибку,

другое — что от людей тут ничего не зависело и подобные ситуации могут повториться.

Так что комиссия похоронила объяснения своими заключениями.

Самолеты девятнадцатого звена совершили вынужденную посадку на воду в темноте в районе к востоку от полуострова Флорида после 19.04.

Тут неясно все: совершили ли они посадку на воду или дотянули до земли и упали в болота (как думают некоторые исследователи). И если сели на воду, то почему именно к востоку от Флориды? А может, и вообще никуда не сели? А может, упали, хотя и собирались приводниться? Если последний и единственный ориентир был получен в 17.50, это не означает, что Тэйлор находился к востоку от Флориды после 19.04. Он мог теперь находиться где угодно, поскольку имел несчастье войти в «белую воду». О том, что собой представляет «белая вода» и каковы ее свойства, комиссии не было известно ровным счетом ничего.

Комиссия стояла еще перед одним трудным объяснением. 5 декабря пропало не только девятнадцатое звено, но и поисковый самолет. И на вопрос, что с ним-то случилось, отвечать было ничуть не проще. Потому что пилот «мартин маринера» испытал точно те же проблемы, что и летчики Тэйлора, только нам известно две из них: потеря связи и то, что самолет пропал с радаров. Но если в один и тот же день и над одним и тем же районом у пилота пропадает связь и его не видят на радаре, то не испытал ли спасательный самолет и остальных «удовольствий» бермудской зоны — потери ориентации, отказа оборудования? И по большому счету, вывод, сделанный комиссией, был просто констатацией факта.

Учебный самолет номер 49 («мартин маринер») взорвался в море по неизвестной причине в точке с координатами приблизительно 28 градусов 59 минут северной широты, 80 градусов 25 минут западной долготы (пункт 53 заключения).

Но нам неизвестно, взорвался ли этот самолет! Какой-то взрыв наблюдали с находящегося в море корабля, но что это был за взрыв — этого никто не знает. Во всяком случае его пытались искать в указанной точке и так и не нашли. Ни следов самолета, ни следов людей.

Уже в наши дни во время поисковых работ на дне Мексиканского залива обнаружили пять самолетов. Это были «эвенджеры». Они лежали под водой так, как летели: впереди ведущий, следом четыре других самолета. Конечно, место находки ошеломило. Значит, не к востоку от Флориды? И не в океане, к северо-востоку? Но выходит, повернув на рекомендованные 270 градусов, Тэйлор оказался в заливе? Глупость какая-то.

Когда же стали сверять номера, находка породила еще одну загадку. Первый номер вроде бы совпадал с номером самолета Тэйлора — ФТ-28, правда, букв там не сохранилось, одни цифры. А вот четыре других «эвенджера» были совсем с другими номерами. Они никогда не принадлежали звену Тэйлора. Запросили военных, не пропадало ли еще какое-то звено в полном составе. Не пропадало. Или действительно не пропадало, или же военные лукавят. Во всяком случае в те же последние военные годы, как рассказывали летчики, был еще одни инцидент, и все тут же, в треугольнике, когда с задания не вернулось семь машин. Может, это и была часть «эвенджеров» пропавшего в 1944 году звена? Никто не знает.

После девятнадцатого звена

После случая с девятнадцатым звеном и летающей лодкой «мартин маринер» любое происшествие на Бермудах и во всем Бермудском треугольнике стали рассматривать только как необъяснимое. С этим и связан тот факт, что в этом районе зафиксировано очень много исчезновений, но причины многих из них оказываются не теми, чем кажутся на первый взгляд. Впрочем, это хорошо известно всем, кто изучает неопознанные летающие объекты, — все НЛО на девяносто процентов — плод воображения, непонимания или мистификации, но около десяти процентов — это явления, которые не могут быть объяснены с привычной нам точки зрения.

Случаи после 5 декабря 1945 года имеют еще одно отличие. Если до этого времени

речь шла только о морских судах, то теперь с Бермудами связывается и немало воздушных трагедий.

«Сити белл»

Следом за пропавшими «эвенджерами» Куше упоминает шхуну «Сити белл». Эта посудина была найдена в море 5 декабря 1946 года. Команды на ней не было. В остальном все было в порядке, спасательные шлюпки находились на своих местах.

После 5 декабря 1945 года случай с отсутствием команды трактовался однозначно: снова Оно. И газетчики не забыли упомянуть о таинственном исчезновении экипажа «Сити белл». Став достоянием печати, история о шхуне попала и в мартиролог Куше, а также во все книжки о Бермудском треугольнике, хотя она с исчезновениями в этой зоне не связана. Как писал Куше, потративший на розыски документов немало времени, шхуна шла из столицы Багамских островов Нассау на один из островов архипелага — Гранд-Терк.

> 5 декабря у Багамских островов был сильный шторм. С непогодой вынуждены были бороться даже значительно более крупные суда. Экипаж же «Сити белл», состоявший из семи человек, был взят на борт американского спасательного катера и доставлен в порт на острове Экзума.

«Летающая крепость»

Самолет ВВС США В-17g был потерян радарами во время полета примерно в 100 милях от Бермудских островов. Обломки самолета обнаружены так и не были, сигналов бедствия летчик не передавал. Официальная версия — разрушение мощным восходящим потоком воздуха вблизи фронта кучево-дождевых облаков. И хотя Куше не нашел сведений в архивах ВВС, но и само происшествие с самолетом, и объяснение трагедии вполне адекватны.

Подобные случаи изредка происходят с разными типами самолетов, что очень характерно, — при ясной и стабильной погоде. Обычно лайнеры либо распадаются на части, как сухие листья, либо теряют часть крыла или хвостового стабилизатора. Явление хорошо известно как турбулентность при ясной погоде, или флаттер, по-английски Clear Air Turbulence, или CAT.

«Стар тайгер»

«Стар тайгер», или «Звездный тигр», — самолет типа «Тюдор IV», принадлежавший компании «Бритиш саут американ аруэйз» (BSAA). Эта мощная высокоскоростная машина 28 января 1948 года вылетела из Лондона и должна была приземлиться на Бермудах.

Самолет летел с двумя дозаправками: из Лондона в Лиссабон, где оставался на ночь, затем из Лиссабона на остров Санта-Мария (Азорские острова), где должен был пополнить запас горючего, и от Азорских до Бермудских островов. Вылетев из Лондона, пилот Макмиллан обнаружил, что система отопления работает плохо и один из компасов вышел из строя, но эти проблемы удалось решить еще в Португалии. Макмиллан был опытным летчиком, не склонным к напрасному риску, поэтому, приземлившись на Азорах и узнав метеосводку, он решил отложить вылет до следующего утра. На всякий случай самолет заправили до предела (с перевесом в 400 килограммов), чтобы машина смогла преодолеть сильный встречный ветер или чтобы на крайний случай у нее оставалась возможность маневра, например посадка вне зоны Бермудских островов.

Ранним утром 30 января 1948 года команда: первый пилот Макмиллан, радист Боб Таки, второй пилот Эллисон, третий пилот Дэвид Колби — заняла свои места. На борту

лайнера находилось двадцать пять пассажиров. Очень рано, страшно темно за круглыми иллюминаторами. До Бермуд примерно два часа лета, приземление — в 5.00. Самолет оторвался от взлетной полосы и исчез в темном небе. Подлетая к Бермудам, пилот связался с контрольно-диспетчерским пунктом и сообщил, что на борту все в порядке. Но на Бермудах он так и не приземлился. Ни в 5.00, ни в 6.00 — никогда.

Были организованы поиски, высланы спасательные средства, но ни людей, ни обломков самолета, ни следов аварии на воде, если он вынужден был сесть на воду или упал в море, не обнаружили. Комиссия расследовала все возможные причины исчезновения самолета. Итак, пилот связался с аэропортом и сообщил, что полет протекает нормально. Может быть, он послал сигнал бедствия, который не смог принять диспетчер аэропорта? Нет. Такого сигнала не принимала ни одна наземная служба, и ни один пилот, находящийся в воздухе, тоже не слышал сигнала бедствия. Пилот просил радиопеленг на Бермуды? Но это стандартная процедура, чтобы определить свое местоположение, и такой запрос не вызывает опасения. Может, виновата погода? В данном случае погода, как известно, была не самая лучшая, с сильным встречным ветром, но стабильная. Экипаж «Стар тайгера» летал и в более сложных условиях. Может быть, пилот не мог обнаружить расположение аэропорта визуально? Мог, видимость была в норме. Возможно, отказали двигатели? У «Звездного тигра» было четыре мощных двигателя, и, даже если бы отказал один или два, пилот все равно довел бы машину до посадочной полосы.

В докладе следственной комиссии указаны несколько возможных причин гибели лайнера: «Стар тайгер» был отнесен с трассы и штурман искал Бермудские острова дольше, чем это позволял запас горючего; в самолете мог быть поврежден высотомер и в темноте он разбился о воду; отказал радиопередатчик, компасы или другое оборудование. Причины так и остались невыясненными. Но уже сам набор этих причин должен напомнить о потерянных «эвенджерах»: у пилотов девятнадцатого звена над водами Бермуд тоже отказало радио, компасы, летчики потеряли ориентацию в пространстве. У пилота «Стар тайгера» было дополнительное горючее, и он мог продержаться дольше расчетного времени. Судя по последним переговорам с землей, ничто не указывало на возможность катастрофы даже при плохой или очень плохой погоде.

Увы, в другом районе планеты самолет имел бы больше шансов уцелеть, но не здесь, на Бермудах. Иногда считают, что машина с самого начала была неисправна, но это тоже не соответствует истине: неполадки были устранены и самолет вполне благополучно долетел до Азорских островов. А вот потом… Потом случился треугольник.

Яхта «Дрифтвуд»

В марте 1948 года у берегов Флориды на отмели Санди-Ки обнаружили яхту «Дрифтвуд», хозяином которой был известный жокей Эл Снайдер. Как выяснилось позже, Снайдер вместе с двумя друзьями решили порыбачить и пересели в моторку, но назад на яхту они уже не вернулись.

Жена несчастного рыбака обещала вознаграждение в 15 000 долларов любому, кто найдет следы ее мужа. Нашлась лишь пустая моторка, людей в ней не было. Ее отыскали в 90 милях от побережья Флориды. Поиски велись почти месяц, но результатов не дали. И хотя Куше считает, что — как вы уже догадались — был шторм и рыбаков просто смыло волнами, ибо он нашел метеосводки с запретом выхода в море легких судов, но попробуйте сами представить себе такую сцену: причалив к берегу и надежно закрепив яхту, сумасшедший жокей со своими не менее сумасшедшими друзьями пересаживается в легкую моторку, сгибаясь под порывами ураганного ветра.

Картина настолько дика, что даже не требует дополнительного исследования. Нет, скорее всего, Снайдер вышел в море при хорошей погоде, может быть, при легком волнении, но не при ураганном ветре! А вот то, что случилось потом, — это загадка Бермуд.

Не исключено, что жокею с друзьями просто очень не повезло, и легкое волнение

перешло в высокие волны. Но как же тогда не утонула сама моторка? Ведь при урагане и захлестывающей волне легкое жестяное корыто набирает воды и сразу идет камнем ца дно?

Самолет «Дакота»

Самолет «Дакота», или «Дуглас-DC-3», — это хороший и надежный самолет, который и до сих пор используют на авиалиниях. В те времена он считался одним из основных грузовых самолетов. Эти самолеты благополучно прошли войну и использовались для доставки вооружения и десанта, а после войны они выполняли грузовые рейсы.

28 декабря 1948 года самолет «Дакота» летел из Сан-Хуана (Пуэрто-Рико) в Майами, Рано утром, в 4.13, командир самолета вышел на связь с аэродромом Майами. Он кратко сообщил, что находится в 50 милях от города, что на борту все в порядке, и попросил разрешения на посадку. Диспетчер передал указания. Затем… Затем что-то произошло, причем так быстро, что пилот не смог ничего более сказать, а самолет тут же пропал с радаров. Была, как обычно в таких случаях, послана спасательная команда, самолет искали и над сушей и на воде, но не нашли абсолютно ничего: ни обломков, ни масляных пятен (что обязательно, если лайнер гибнет от удара о воду).

После этого случая была создана комиссия, которая выяснила лишь то, что 27 декабря пилот был вынужден приземлиться в Сан-Хуане, чтобы провести ремонт механизма выпуска шасси и зарядить севшие аккумуляторные батареи, которые вызвали сбой в работе рации. Пилот Линкуист, может быть, и был немного легкомысленным человеком, потому что не обратил на это внимания, но наземные службы просто не допустили самолет к взлету, и ему пришлось сидеть в Сан-Хуане и ждать, пока батареи зарядятся. Проблема была устранена. Только после этого самолет был признан годным к полету.

28 декабря в 22.03 Линкуист взлетел и сделал несколько проверочных кругов над аэродромом в течение 11 минут, чтобы убедиться, что самолет исправен. Все работало, как и полагается, — и шасси, и рация. После этого самолет взял курс на Майами, куда, как известно, так и не долетел. В 23.23 пилот сообщил: высота 8000 футов, расчетное время прибытия 4.03, в этот момент самолет находился в 700 милях от Майами.

Интересно, что аэродром Майами отлично слышал пилота, в то время как аэропорт Сан-Хуана не мог с ним связаться, хотя самолет находился гораздо ближе в Сан-Хуану, чем к Майами. Последующие переговоры пилота иногда были слышны, иногда — нет, а последнее его сообщение было зафиксировано диспетчерами Нового Орлеана. Этого сообщения в Майами не приняли, его передал в аэропорт Майами диспетчер Нового Орлеана. Так что в эфире творилось нечто странное. Не исключено, что пилот не получил и указаний аэропорта Майами в 0.15, которые рекомендовали ему изменить курс с северо-запада на северо-восток, чтобы не быть отнесенным ветром на 40–50 миль к югу. Якобы именно поэтому самолет и попал в беду: горючее кончилось и он рухнул в море. Но сам пилот упомянул во время переговоров, что может принимать сообщения, проблемы возникали только при передаче. Не он не слышал земли, не всякая точка на земле могла его слышать!

Однако комиссия пришла к выводу, что штурман неправильно оценил расстояние до Майами и не смог дотянуть до посадочной полосы. Скорее всего, посчитала комиссия, самолет попробовал сесть на воду у берегов Флориды и разбился. Вполне вероятная причина катастрофы, если бы не одно «но»: а почему же штурман неправильно оценил расстояние до аэродрома в Майами? И почему самолет исчез с радаров тут же, как только пилот попросил разрешить посадку? Почему над водами треугольника штурманы делают ошибки? Почему самолеты пропадают с радаров? И почему обломков самолета и следов аварии не находят спустя два или три часа?

«Стар эриэл»

«Стар эриэл», как и погибший «Стар тайгер», самолет типа «Тюдор IV», принадлежавший все той же компании «Бритиш саут американ аруэйз».

Команда «Стар эриэл» вообще не должна была совершать этот полет. Но другой самолет той же модели сделал в аэропорту Кайндли-Филд (Бермудские острова) аварийную посадку, поэтому «Стар эриэл» срочно заправили, пересадили на него тринадцать пассажиров с аварийного рейса и стали готовить к взлету. Пилот Дж. Маккафи изучал метеосводку, стюард Колеман приветствовал пассажиров. Все было прекрасно. И погода, сводку которой изучил командир, тоже была превосходной. Пилот выбрал высокий полетный эшелон[2].

17 января 1949 года самолет взлетел с бермудского аэродрома Кайндли-Филд и взял курс на Ямайку.

Спустя час полета командир экипажа вышел на связь с Бермудами и сообщил:

> Мы набрали летную высоту, погода хорошая, в Кингстон прибудем по расписанию. Расчетное время прибытия в Кингстон — 14.10. Вышел из зоны Кайндли в 8.41 утра. Лечу в хорошей видимости. Пролетел 150 миль к югу от зоны Кайндли в 9.32. Перехожу на связь с аэропортом прибытия.

Было 9.42. С аэропортом прибытия командир так и не связался. В Кайндли-Филд о судьбе лайнера не волновались: ведь он сообщил, что будет теперь связываться с аэропортом Ямайки. Волноваться стали, когда аэропорт Ямайки сделал запрос о прибытии самолета. Тут и выяснилось, что на Ямайке о его полете ничего не известно. Было 13.52.

Пропавший самолет не приземлился ни в 14.10, ни в 14.30, ни в 15.00, он не приземлился больше нигде и никогда. В 15.25 из аэропорта в Нассау (Багамы) взлетел поисковый самолет типа «Тюдор IV» «Стар лайэн», который должен был пройти по маршруту «Стар эриэл» навстречу ему, а в 17.08 и из Кайндли-Филд подняли поисковые самолеты. Никаких следов пропавшего лайнера не обнаружили, никаких взрывов над океаном зафиксировано не было, никто и никогда не видел «Стар эриэл».

В море вышли поисковые корабли под командованием линкора «Миссури», весь путь авиалайнера был поделен на мелкие участки, но в течение нескольких дней поисков не было найдено ни единого следа «Стар эриэл».

Это снова было необъяснимо: самолет пропал в ясный и спокойный день. Проверили до мельчайших подробностей метеосводки: искали хоть какие-то свидетельства возможной небесной бури. Не нашли. Были незначительные перепады давления, которые, однако, не могли стать причиной резкого ухудшения погодных условий. По всему маршруту на высоте ниже 10 000 футов не было зафиксировано никаких облаков! Возможность оледенения была отмечена только на высотах после 14 000 футов.

Однако выяснилось, что все самолеты в этом районе испытывали проблемы с радиосвязью, на некоторых маршрутах они попадали в зону десятиминутного молчания (то есть оставались без связи). Проблемы со связью у «Стар эриэл» были в течение всего полета, но пика они достигли после 13.07. Стали выяснять, не связывался ли «Стар эриэл» с «башнями» в других аэропортах (Нью-Йорк, Майами, Нассау, Гавана, Бальбоа). Нет, не связывался. Тем более если находящиеся над Бермудами самолеты с трудом принимали Кингстон на Ямайке, то более удаленные аэродромы они вряд ли могли бы принять вообще. Скорее всего «Стар эриэл» исчез или потерпел аварию как раз сразу после связи с Кайндли-Филд, потому что с Ямайкой он связаться уже не смог. Что же произошло?

Многие эксперты склоняются к тому, что случай со «Стар эриэл» хорошо вписывается в канву прочих авиакатастроф и происшествий. Дело в том, что при ясном небе самолет может неожиданно войти в зону локальной бури, которая не отмечена никаким

---

[2] Наибольшая разрешенная для полета высота. Эшелон — разрешенный диспетчерами высотный курс самолета.

метеопрогнозом. Именно с такой нештатной ситуацией столкнулся аэробус «Боинг-757» с 194 пассажирами в пути от Нью-Йорка до Каракаса 7 апреля 1996. Он попал в бурю, не указанную в прогнозе, в 300 милях к западу от Бермуд и только чудом остался цел.

Пилот «Стар эриэл» Джон Маккафи был профессионалом высочайшего класса, он чувствовал небо, точно оно было его родной стихией. В 1949 году ему было чуть за тридцать. Все, кто его знал, отмечали, что он внимателен, не совершает необдуманных поступков и не принимает неправильных решений. Во время войны Маккафи был пилотом бомбардировщика и принимал участие в боях над Европой. После войны он выполнял рейсы большой протяженности и в трудных метеоусловиях. Он привык и к сложной погоде и сложным полетам. Поэтому перелет на Бермуды для него был не просто рутинным, но невероятно простым заданием. Так что совершенно безосновательно считать, что Маккафи не справился с управлением (есть и такая точка зрения).

Комиссия, созданная для расследования происшествия, пришла к выводу, что вероятнее всего самолет потерпел аварию сразу после передачи сообщения в аэропорт Кайндли-Филд, то есть тотчас после 9.42. О причине трагедии было сказано на редкость уклончиво, что, возможно, это произошло из-за технических неполадок, Но все «Тюдоры» после этого случая были сняты с пассажирских линий.

Итак, мы снова имеем отказ радиосвязи, внезапное проявление неполадок, теперь уже при ясной и солнечной погоде, и гибель самолета, следы которого так и не удалось найти. Причем этот самолет прошел осмотр до полета и был признан исправным. Почему лее тогда компания решила отказаться от использования «Тюдоров»? Самолеты этого класса были надежными машинами. На других линиях с ними не было аварий. И только в районе треугольника «Тюдоры» один за другим терпели непонятные катастрофы. Тут был виновен не тип самолета, а нечто такое, с чем приходилось сталкиваться летчикам именно в этом районе. Но компания скорее всего думала о скрытых дефектах, которые могут стать причиной гибели экипажа и пассажиров в критической ситуации. И в чем-то компания была права: полет над треугольником даже в ясную погоду — ситуация критическая.

Но какое предположение сделали эксперты в 1950 году, когда рассматривался вопрос снятия «Тюдоров» с пассажирских перевозок? Вердикт гласил: «Дефекты конструкции самолёта могут приводить к усталости металла и вызывать взрывную декомпрессию», то есть, переводя с технического на русский: перепады давления при большой загруженности самолета могут заставить его развалиться в воздухе и взорваться. Полеты на большой высоте таким самолетам выполнять не рекомендовалось. Найден был еще один минус «Тюдоров»: у них могли взорваться двигатели. Но если самолет взорвался или распался в воздухе на куски, почему тогда не нашли ни единого обломка? Куше считает, что поиски стали вестись слишком поздно, когда останки самолета затонули. Но так ли это на самом деле?

Как бы там ни было, на смену «Тюдорам» пришли самолеты других моделей. Но и они продолжали падать и исчезать в районе Бермуд!

«Глоубмастер»

Самолеты исчезают не только над Бермудами. Но почему-то гибель лайнеров в других районах, явно уже за пределами треугольной зоны, относят все к тем же Бермудам. Во всяком случае американский самолет «Глоубмастер», летевший в Ирландию в марте 1950 года, поднялся с аэродрома на Ньюфаундленде. И судьба его не вызывает никаких сомнений: взрыв на борту. Причины взрыва могут быть самыми разными. Но то, что лайнер взорвался, видели пассажиры и члены экипажей морских судов и другие летчики. А высланный на поиски авианосец «Корал си» нашел мелкие обломки, разбросанные на значительной поверхности океана, и большое масляное пятно.

В Бермудском треугольнике такие следы чаще всего не находят. Это, если хотите, показатель, чем район Бермуд отличается от других мест в Атлантике.

«Сандра»

«Сандра», стодвадцатиметровое грузовое судно, в июне 1950 года перевозила 300 топи инсектицидов из Саванны (штат Джорджия) в Пуэрто-Кабельо (Венесуэла). Плывущая под флагом Коста-Рики, она шла вдоль побережья по бермудским водам. Известно, что она миновала Джэксонвилл-Бич и Сент-Огастин, вошла в жаркую тьму тропической ночи и канула навсегда. Во всяком случае в Пуэрто-Кабельо она так и не доплыла. Лишь когда прошло шесть дней сверх положенного срока, из Пуэрто-Кабельо поинтересовались, что произошло с их кораблем.

Тут-то и оказалось, что «Сандра» исчезла. Сразу же были организованы поиски, но они оказались безрезультатными. Пропало и судно, и груз, и одиннадцать человек команды.

Именно исчезновение этого корабля вынудило журналиста «Ассошиэйтед пресс артикл релизд» Э. Джоунса опубликовать 16 сентября статью, в которой он осветил некоторые факты бермудской истории. Правда, его интересовала не воздушная, а морская часть драмы. И Бермудам было припомнено все, включая название, которое этим водам дали первые европейские моряки, — море Дьявола или Пасть Дьявола.

Куше, конечно же, связывает исчезновение «Сандры» — да, вы правы, — со штормом, и таким сильным, что на дно пошел и еще один корабль — «Святой Павел». Правда, останки «Святого Павла» нашли, а идущая близко к берегу «Сандра» канула навсегда и без малейшего следа.

«Йорк»

«Йорк» — небольшой самолет с тридцатью девятью пассажирами на борту, принадлежавший компании «Скайвейс», 2 февраля 1953 года вылетел по маршруту Азорские острова — Гандер (Ньюфаундленд). До аэродрома в Гандере он так и не долетел. Севернее Бермудского треугольника, в 500 километрах от Гандера, он подал сигнал бедствия. Сигнал был очень слабый и плохо слышимый, после чего самолет пропал.

«Йорк» долго и безуспешно искали. Однако не было найдено ни следов катастрофы, ни обломков, ни масляных пятен. Гибель самолета связывают со штормовой погодой в районе Ньюфаундленда. Отсутствие следов — с бурными океаническими водами. Впрочем, исчезновение самолетов и кораблей в районе Азорских островов многими бермудологами тоже связывается с треугольником, только теперь не малым, а большим. Учитывая особенности Азорских островов, молено считать, что они тоже являются, некоторым образом, аномальной зоной.

«Супер-констеллейшн»

30 октября 1954 года во время перелета через Атлантический океан на Азорские острова пропал самолет ВВС США «Супер-констеллейшн» с сорока двумя пассажирами на борту. Этот случай вошел в анналы «бермудистики» как рейс 441.

Это был огромный морской авиалайнер — на военном леаргоне R7V-1. Пункт назначения — база Лаже. Пассажиры — военные и их семьи, которых нужно было доставить на атлантическую базу. Остался перечень предметов, которые находились на самолете: 111 спасательных жилетов, 46 спасательных костюмов, 660 бумажных чашек и 5 спасательных плотов. В оснащении самолета числился погодный радар — вещь очень полезная, поскольку летчик мог избегать опасных воздушных потоков и уклоняться от опасного атмосферного фронта. R7V-1 был защищен гораздо лучше, нежели другие самолеты. Впрочем, погода на этом маршруте обещала быть хорошей: не предсказывали ни бурь, ни сильных гроз, к тому же лайнер должен был идти выше облачности, так что и бури с грозами ему не были опасны. Тем более что пилот был предупрежден встречным рейсом, что на пути есть области с незначительными грозовыми явлениями невысоко над землей. Но он собирался идти над

облаками. А что касается возможного оледенения, на которое любят списывать катастрофы, то летел самолет не так высоко, чтобы подвергнуться оледенению, в это время года на высоте в 17 000 футов это невозможно.

Пилот отлично знал маршрут. Он летал на атлантической линии уже два года. Бортовые радары всегда могли предупредить его о любых опасностях. Он был спокоен. Во всяком случае он всегда сумел бы обойти грозовой фронт.

Однако… В 23.30 было получено последнее сообщение от R7V-1. Пилот докладывал обстановку на борту и оценивал ее как нормальную. Точные координаты рейса 441 были 38 градусов 06 минут северной широты, 69 градусов 12 минут западной долготы, примерное расстояние до берега — 400 милы Сигналов бедствия самолет не подавал. Он просто точно растаял в воздухе.

Поскольку военное ведомство очень неохотно признает потери в мирное время, то о пропавшем самолете известно только то, что, сразу после того как истекло время ожидания опаздывающего рейса, начались поиски. Спасательными судами и самолетами был обследован значительный участок поверхности океана, но не нашли ни обломков, пи других следов аварии. Ни хотя бы парочки из тех легких и плавучих вещей, которыми был набит самолет, — плотов, стаканчиков, жилетов и прочих предметов, которые просто не могут утонуть в воде. Так вот, ничего найдено так и не было. Включая даже стандартный указатель смерти самолета — маслянистое пятно. Недаром исчезновение рейса 441 считается одним из!самых загадочных в истории треугольника…

«Саутерн дистриктс»

А вот история с грузовым судном «Саутерн диетриктс» не так проста, как кажется. Само судно, конечно, было не первой молодости, и его называли старым ржавым корытом. Во всяком случае желающих плавать на «Саутерн дистриктс» было немного. Судно водоизмещением 3337 тонн, бывшее некогда танкодесантным кораблем, перевозило серу. Это была огромная посудина, которая доживала в море последние годы. В декабре 1954 года она вышла из Порт-Салфера (штат Луизиана) с грузом серы в Бакспорт (штат Мэн). Конечным пунктом ее был Портленд. Медленным ходом она двинулась к берегам Флориды.

Все шло обычным путем, капитан связывался с землей и 3 декабря, и 5 декабря, судно видели проплывающим мимо берега Чарлстона 7 декабря. «Саутерн дистриктс» шло в штормовых волнах по Флоридскому проливу. Не загадка, почему оно потонуло, и Куше прав: старое судно, пересекающее в сильный шторм Флоридский пролив, который при некоторых ветрах становится бурным потоком, — это судно-самоубийца.

Следов судна так никогда и не нашли — ни тел моряков, ни обломков. Не подав ни единого сигнала бедствия, «Саутерн дистриктс» камнем пошло на дно. Однако во всей этой истории есть интересная деталь. Уже после гибели «Саутерн дистриктс» был обнаружен его прощальный привет — спасательный круг. И все бы ничего, только этот круг нашли 2 января 1955 года неподалеку от Санди-Ки (штат Флорида), то есть гораздо южнее Чарлстона. А этого быть не могло, поскольку кругу от Чарлстона пришлось бы плыть против бурного флоридского течения.

Куше видит разгадку в том, что круг был поврежден. Он считает, что он был выброшен моряками задолго до Чарлстона. Но по той же логике легкий круг должен был за месяц (!) доплыть от Санди-Ки все до того же Чарлстона! Течение там, действительно, сильное. И даже если круг выкинули южнее Санди-Ки, он все равно оказался бы значительно севернее этой части Флориды! Таким образом, разгадка Куше дает только новую загадку. Не связано ли и поведение круга с какими-то особенностями бермудских вод?

Яхта «Коннемара IV»

26 сентября 1955 года между Бермудскими и Багамскими островами экипаж танкера

«Олимпик клоуд» обнаружил перевернутую яхту «Коннемара IV». Экипаж ее скорее всего погиб. Капитан решил отогнать яхту в ближайший порт, но сделать это ему не удалось: трос лопнул и судно пошло ко дну.

Куше считает, что гибель яхты связана с ураганом «Иона», который терзал Бермуды с 14 по 21 сентября 1955 года. Это вполне вероятно, хотя события могли произойти и после урагана. Или яхту могло сорвать с якоря и унести в океан и без людей. Вряд ли история гибели яхты станет когда-либо известной.

«Мартин Марлин»

«Мартин Марлин», морской патрульный бомбардировщик ВВС США, с командой из девяти человек, пропал у Бермудских островов 9 ноября 1956 года.

В 18.27 этот самолет взлетел с военно-морской базы на Бермудах. Пилоту Паттерсону предстояло патрулировать район в 300 милях к северу от островов, контролируя движение судов в этой акватории. Как говорят пилоты, это чрезвычайно скучная и однообразная работа. В 21.30 Паттерсон связался с другим патрульным самолетом, пилоты обменялись новостями, Паттерсон сообщил, что летит на 2000 футах на север. Ни о чем экстраординарном он не упоминал. На борту все было в порядке. Регулярно Паттерсон связывался и с землей. Он передал, что видит внизу неизвестное судно и собирается спуститься пониже, чтобы его идентифицировать. Что, собственно, он и сделал: снизился, чтобы рассмотреть судно. Об этом потом рассказывал сам капитан корабля, который пилот не смог узнать с высоты. Это было грузовое судно «Капитан Лирас». Капитан видел, как огромный самолет стал снижаться и прошел над судном на бреющем полете. Можно было разглядеть серое брюхо машины и белые звезды на крыльях. Самолет шел под углом к земле и вроде бы совсем не собирался набирать высоту, так он и ушел за горизонт. Было 21.42. Погода была серенькая, слегка накрапывал дождь.

В 21.50 капитан увидел в шести милях по правому борту яркую вспышку: самолет взорвался и в море стали падать горящие обломки. Судно поспешило на помощь, стремясь сократить расстояние, свет на плоту (так решил капитан) или пламя от взрыва были видны уже в трех милях от корабля. Мелкий дождь перешел в ливень, видимость быстро падала. В 22.07 раздался мощный взрыв, от него судно буквально задрожало. Капитан связался с береговой охраной и сообщил, что видел низко летящий самолет с опознавательным знаком в виде белых звезд, который взорвался в воздухе, что он попробовал подойти к месту трагедии, поскольку заметил спасательный плот с сигнальным огнем, но из-за шторма, тумана и высоких волн сделать этого не смог. У него не было уверенности и в том, что он видел именно плот. Более поздние поиски тоже ничего не дали.

Куше делает вывод, что причина катастрофы ясна: взрыв самолета. Да, взрыв. Точнее — два взрыва. Если первый специалисты идентифицируют как взрыв топлива или двигателей, то второй — как взрыв глубинных бомб, которые «Мартин Марлин» имел на вооружении. Скорее всего самолет или то, что от него осталось, находилось в плавучем состоянии в течение 25 минут, потом произошел второй взрыв. Конечно, даже если кто-то из летчиков и выжил во время аварии и пытался спастись на плоту, то второй взрыв должен был их погубить.

Для объяснения катастрофы было выдвинуто три версии. Первая — отказ двигателей. (Капитан судна утверждал обратное: двигатели ревели, то есть они были на тот момент исправны, звук не захлебывался, не обрывался, был нормальный низкий гул.) Вторая — пилот прошел над судном слишком низко и потерял управление. Третья — пилот игнорировал показания альтиметра (высотомера) и не сверял их с показаниями радиоальтиметра, то есть, грубо говоря, он просто наплевал на все инструкции и погубил экипаж. Если подобное еще вероятно, когда самолет проходил над судном, то потом — абсолютно нереально: любой нормальный пилот понимает, что если не изменить угол наклона самолета, то пойдешь курсом к могиле. Но Паттерсон так и не изменил угол

наклона, он скорее всего и не догадывался, что происходит У него было более десяти минут, чтобы выровнять машину или хотя бы избавиться от опасного груза. Почему он этого не сделал? И тут ответ лишь один: приборы врали. Не работал ни альтиметр, ни радиоальтиметр, ни рация. Это, к сожалению, распространенное явление для района Бермуд. И если оно происходит, то почему?

Яхта «Ривонок»

Яхта «Ривонок» пропала у берегов Флориды 6 января 1958 года. В этот день у южного побережья Флориды был зарегистрирован шторм с сильным ураганным ветром, кроме этой яхты исчезло еще две, а одна перевернулась килем вверх.

Так что в исчезновении яхты не было бы ничего странного, если бы не тот факт, что ее владельцем был Гарвей Конновер, миллионер, издатель журнала «Эпоха парусного и авиационного спорта». Этого человека заслуженно называли королем яхтсменов мира. И команда, состоящая из четверых человек, была отлично подготовлена к сложным погодным условиям. Сам Конновер трижды становился чемпионом регаты именно в этом исключительно сложном для гонки районе — от Майами до Нассау, то есть он был хорошо знаком с особенностями бермудских вод.

Сама яхта была чудом современной техники и имела отличное навигационное оборудование. Тем не менее ее экипаж и она сама исчезли на просторах опасного моря. Поиски, которые вели с исключительной тщательностью, позволили в тот же день в 130 километрах от Майами обнаружить спасательный плот. Плот принадлежал яхте. Но вот район находки вызывал недоумение. Слишком далеко, даже для быстроходной яхты океанического класса.

И мы опять сталкиваемся с особенностями бермудских вод. Да и шторм для яхты такого класса вряд ли может быть единственной причиной гибели. К тому же утонуть такая яхта может только при особом стечении обстоятельств. Что же это были за обстоятельства?

Самолет КВ-50

8 января 1962 года, в 11.17 с авиабазы Лэнгли (штат Виргиния) взлетел шестимоторный воздушный танкер КВ-50 с экипажем из девяти человек.

Командиром самолета был Боб Тоней. Буквально вскоре после взлета он несколько раз вышел на связь с землей, не сообщив при этом ничего вызывающего опасение:

> Мои координаты 37 градусов 15 минут северной широты, 70 градусов западной долготы. Время 12.17. Мой эшелон 23 000 футов. Скорость относительно земли 385 миль в час. Запас топлива более чем на 11 часов. Лечу курсом на Азоры.
>
> Мои координаты 37 градусов 30 минут северной широты, 65 градусов западной долготы, время 13.00.
>
> Мои координаты 37 градусов 35 минут северной широты, 60 градусов западной долготы. Передайте мое сообщение нью-йоркскому центру контроля за полетами.

В 13.00 разговор членов экипажа КВ-50 был пойман самолетом, летящим сзади от них на час. В 13.00 Тоней (или его второй пилот Золтан Свалоки) пытался связаться с центром контроля за полетами или с любой станцией на восточном берегу. Единственное, что ему удалось, — связаться с диспетчером морского пароходства. Его-то он и попросил передать координаты в центр контроля за полетами.

И вдруг самолет подал сигнал бедствия. Это произошло в 350 километрах восточнее Кейп-Чарлза.

В 19.00, когда самолет так и не приземлился на Азорах, были подняты спасательные самолеты и в район возможной катастрофы отправлены поисковые суда. Поисковая операция

была грандиозной: 162 вылета поисковых самолетов, отработавших в воздухе общим счетом 1369 часов, 7 дополнительных вылетов и 49 часов поисков силами ВМС США, 23 вылета и 236 часов поисков силами береговой охраны. Пять самолетов береговой охраны прошли весь маршрут КВ-50 от Лэнгли до Азор и обратно, обследовав 440 820 квадратных миль водного пространства, — и без результатов. После шести дней поисков удалось найти лишь место возможного падения самолета: в 460 километрах восточнее Норфолка. На воде было ясно видно маслянистое пятно, причем обломков самолета замечено не было, тел военнослужащих — тоже. Место падения соответствовало точному курсу КВ-50.

Комиссия, расследовавшая катастрофу, не смогла найти причину аварии. Очень слабый сигнал бедствия, который получили на базе, тоже объяснить не удалось. Но… Это пятно, как говорят эксперты, никак не может быть связано с падением военного танкера. Тоней вошел в контакт с самолетом морских авиалиний, летевшим сходным курсом, и его координаты на момент гибели отстояли от этого пятна на сотни километров, приближая нас к заветному участку Атлантики — Бермудским островам. Именно в этом месте — к северу от Бермуд — исчезли уже известный нам «Звездный тигр» и «Пого-22», о котором речь впереди.

«Пайпер апаш»

В книгах о Бермудском треугольнике постоянно приводится весьма странный и загадочный случай исчезновения двухмоторного самолета «Пайпер апаш». Текст сообщения, приводимого Куше, выглядит так:

> Солнечным утром 10 апреля 1962 года диспетчер на аэродроме в Нассау принял вызов от командира двухмоторного самолета, который просил помочь ему найти аэродром. Самолет находился севернее Нассау. Несмотря на ясную погоду и прекрасную видимость, пилот не мог определить свои координаты и не понимал указаний, которые давал ему по радио диспетчер. Диспетчер говорил впоследствии, что у него сложилось впечатление, будто самолет, просивший о помощи, летел в густом тумане, во всяком случае так вел себя пилот. Затем связь прервалась и самолет исчез. В тот же день в море, примерно в 35 километрах от Нассау, было найдено крыло самолета. Но с такого расстояния при ясной погоде пилот должен был видеть аэродром!

Куше искал, но не нашел источника этой информации. Хотя, конечно, нельзя сразу отбрасывать ее как несуществующую и придуманную только ради красного словца для подтверждения бермудской версии. Куше считает сам факт вымышленным, я не буду его выкидывать из мартиролога Бермуд. И вот почему. То, о чем говорится в сообщении, в целом не противоречит особенностям треугольника. Во всяком случае то, что произошло с пилотами девятнадцатого звена, не многим отличается от вышеизложенного. Если назвать причину гибели самолета, она точно накладывается на причину гибели звена Тэйлора: потеря ориентации в пространстве.

«Марин Салфер Куин»

Судно «Марин Салфер Куин» с экипажем из тридцати девяти человек имело длину 150 метров и перевозило груз весом 15 260 тонн. 2 февраля 1963 года оно вышло из Бомонта (штат Техас) в порт Норфолк (штат Виргиния). Судно перевозило серу, но обработанную, и упакованную таким образом, чтобы обеспечить безопасность во время плавания (в обычном состоянии сера взрывоопасна). Жидкая сера находилась в четырех танках (металлических резервуарах), каждый был нагрет до 275 градусов по Фаренгейту при помощи особой системы, связанной с двумя котлами.

Последнее сообщение, которое передал радист утром 4 февраля, было констатацией факта, что все идет по плану и судну ничто не угрожает. Сообщение было отправлено из

точки, расположенной недалеко от Майами и в 400 километрах западнее Ки-Уэста. После этого «Марин Салфер Куин» больше на связь не выходило и сигналов бедствия не передавало. Суда, следующие сходным курсом, сообщали, что в районе начался шторм с сильным порывистым ветром. Связь с судном установить так и не смогли, а к поискам приступили только после того, как по истечении трех дней оно так и не пришло в Норфолк.

Само судно затонуло с невероятной быстротой, к такому выводу пришла следственная комиссия. Но не бесследно. По всему берегу около Ки-Уэста находили множество обломков и различных предметов: спасательные жилеты, спасательные круги, доски, одежду моряков, буи и т. п. Поскольку на них не обнаружили следов серы или пожара, то относительно причины были выдвинуты такие предположения:

1) произошел взрыв в грузовых танках;
2) разрушился корпус судна;
3) судно перевернулось от воздействия сильных волн;
4) при внезапном заполнении водой пустого пространства взорвался перегретый пар.

Рассматривая эти возможные причины, первую и четвертую можно отбросить сразу же, потому что деформаций или характерных для взрыва повреждений обнаружено не было. В то лее время все найденные предметы говорят о том, что ими не успели воспользоваться, то есть все произошло внезапно и судно затонуло мгновенно. Как будто оно ушло на дно за несколько секунд. При этом не было обнаружено ни единого трупа: есть выкинутые на берег вещи, но нет тел. При перевороте судна, даже быстром, все-таки часть команды пытается выплыть, поэтому были бы трупы, если их, конечно, не пожрали акулы.

Родные погибших моряков основной называли одну причину: аварийное состояние корабля, потому что за несколько предыдущих лет с аналогичными танкерами тоже произошли аварии: три из них раскололись пополам и мгновенно ушли под воду. Родственникам даже удалось добиться от владельцев судна выплаты компенсации общей суммой почти в 7 миллионов долларов. Но далее аварийное состояние, если оно и было, не может быть причиной мгновенного затопления судна. И до сих пор обстоятельства гибели «Марин Салфер Куин» все-таки остаются неясными, как бы нам ни хотелось признать, что все абсолютно понятно и согласуется с выводами и постановлениями Верховного суда. Причина может быть связана с особенностями района, где произошла трагедия. И мы к этому еще вернемся.

«Сно’Бой»

С исчезновением рыболовного судна «Сно’Бой» все намного проще… или сложнее, как посмотреть. Сама история проста: в погожий солнечный день июля 1963 года этот корабль вышел из Кингстона (Ямайка) на острова Педро-Кис, куда так и не доплыл. По одним сведениям, на его борту было сорок человек, по другим — пятьдесят пять. Куше больше нравится вторая цифра, потому что тогда можно сказать, что судно было перегружено. Комиссии по расследованию вторая цифра тоже нравилась больше. Еще комиссии удалось найти старого владельца корабля, который назвал его древним корытом и далее удивился, почему оно не пошло ко дну раньше. Интересно, что раньше оно действительно не собиралось тонуть, хотя выходило в море и в более тревожную погоду.

Были организованы поисковые работы, которые немногое дали: нашли один труп и некоторое количество вещей, но ни труп, ни вещи так и не смогли с достоверностью связать с потонувшим (или пропавшим) кораблем. Куше считает, что скорее всего судно налетело на риф или просто пошло ко дну от перегрузки. Но вот отсутствие большего количества трупов… Точнее, если один утопленник оказался на поверхности, почему остальные тела поглотила пучина? Или же почему, если остальные трупы утонули, это тело оказалось на поверхности?

Тайна гибели КСТ35 — это история о двух катастрофах. Ибо 28 августа 1963 года американские ВВС потеряли сразу два военных самолета. Причем обе машины одновременно поднялись в воздух с авиабазы Хоумстед на Флориде и направились в Атлантику. В ВВС эти «боинги» используют в качестве летающих танкеров, это модифицированный вариант гражданского лайнера «Боинг-707». Последний раз самолеты вышли на связь с базой из точки, расположенной в 1200 километрах северо-восточнее Майами и в 450 километрах западнее Бермуд. В 12.01 они сообщили центру контроля за полетами свои координаты, предупредили, что будут делать разворот и возвращаться на базу. Самолеты поднялись на высоту 36 000 футов и 35 500 футов соответственно. В-47, который их вел, из-за того, что попал в облачность, потерял с ними визуальный контакт. Было 12.20. Затем связь была потеряна и с землей.

В 13.37 Центр контроля за полетами сообщил базе, что связи с самолетами нет и они задерживаются. Когда самолеты так и не вернулись на базу, началась спасательная авиация. Предполагалось, что самолеты каким-то образом столкнулась во время неудачного маневра. На самом деле при ясной погоде и соблюдении дистанции столкнуться довольно трудно (расстояние между машинами значительное). Другое дело — столкновение воздушных потоков, турбулентность при ясной погоде, воздушная буря. Но если столкнулись… По сути, если самолеты столкнулись и взорвались, то и могила их должна была бы быть общей. Тут-то загадки и начинаются. Поскольку это одно из наиболее документированных «бермудских дел», то процесс поиска самолетов можно выстроить в хронологическом порядке.

28 августа . Поисковый самолет, вылетевший с Бермуд, обнаружил вечером того же дня на поверхности океана большое масляное пятно. Прибывшие в район поисков суда выловили несколько спасательных жилетов. Несмотря на эти находки, считалось, что пока нет причин связывать их с пропавшими самолетами, но место отметили как возможную точку трагедии.

30 августа. «Майами геральд» сообщила, что у ВВС более нет надежды найти живых летчиков. Относительно находок было сказано следующее: найдены три спасательных плота и летный шлем с именем одного из пилотов. Военные выдвинули наиболее достоверную версию: заправщики столкнулись в воздухе. Вывод базировался на одновременном исчезновении самолетов из эфира. Когда газета публиковала свой материал, военные уже успели обнаружить еще одно скопление обломков — в 160 милях в стороне. По той причине, что спускалась ночь, они отложили работы по их подъему на следующий день.

31 августа. Газета выдвинула предположение, что причиной гибели самолетов не может быть столкновение, поскольку слишком велико расстояние между местами, где найдены обломки.

1 сентября . Газета сообщила, что найденное новое место аварии не связано с гибелью самолетов: это было скопление морских водорослей, стволов деревьев, веток. Зато в субботу поисковики обнаружили обломки от второго самолета. Они оказались в том самом месте, где были сделаны первые находки 28 августа. Но до этого там были замечены только предметы, относящиеся к первому самолету!

Не в силах объяснить, что случилось с самолетами — столкновение или одновременная, катастрофа в разных и удаленных друг от друга точках, военные объединили найденные улики. В докладе ВВС. рее эти предметы включены в единый список. Точка, где сделаны первые находки, стала считаться местом гибели самолетов. Хотя, если рассуждать логически, предметы, найденные в среду, вряд ли можно объединить с предметами, обнаруженными в субботу, далее если они и оказались в одном и том же месте. В одном месте, но… в разное время. Если рассуждать логически, самое простое объяснение: океанические течения и ветра за те несколько дней, ставшие интервалом между находками, пригнали новые улики из какого-то иного места. То есть, по всей видимости, самолеты все же не столкнулись в воздухе. Но тогда — что?

Куше наше справедливое сомнение в истинности выводов комиссии по расследованию отметает: при взрыве самолетов в воздухе, объясняет он, обломки могли разлететься на значительное расстояние.

Могли? Да, могли. Но это еще не повод, чтобы утверждать, что именно так все и произошло на самом деле!

Вот если бы в первый день поисков были обнаружены два или три, или четыре места падения обломков самолетов, тогда все было бы ясно: столкновение и с большим разбросом обломков. Но на поиски было отправлено множество самолетов и кораблей, которые прочесывали предполагаемый район, и они смогли найти лишь одно место с обломками от одного самолета. Если в том же месте спустя пару дней находят вещи с другого самолета… ясного вывода делать нельзя и гораздо разумнее поставить знак вопроса. Как такое могло случиться? Окончательный вывод плох тем, что он отрезает все пути для дальнейшей работы мысли. А когда факты вызывают сомнение, очень плохо, если мысль отказывается их анализировать.

Существует еще один факт, который не вошел в доклад комиссии: в день аварии самолетов и в то же самое время, когда с ними была потеряна связь, пропала связь с катером береговой охраны «Хиола». И когда военные искали летающие танкеры, моряки разыскивали свой пропавший катер.

Тем не менее вывод Куше не предполагает выяснения причины бермудских странностей:

> Сообщение о нахождении обломков еще в одном месте было ошибочным. Тем не менее оно лило воду на мельницу сторонников тайн Бермудского треугольника. Доклад комиссии не дает никакого повода для двусмысленного толкования причин катастрофы, поэтому факт столкновения самолетов в воздухе остается доказанным.

Но так ли это? И разве нельзя двойную катастрофу самолетов и пропажу катера объяснить иначе? Иначе, между прочим, совсем не означает «с привлечением сверхъестественных сил или инопланетного разума». Иначе — это иначе.

С-119

Самолет С-119 с десятью членами экипажа на борту исчез 6 июня 1965 года в районе Багамских островов, в 400 километрах к востоку от Майами. Он вылетел с авиабазы Хоумстед на Флориде и должен был совершить посадку на острове Гранд-Тёрк. Но там он так никогда и не приземлился. По одним сведениям, он исчез с радаров за 45 минут до окончания полета, по другим — о времени исчезновения неизвестно. Но скорее всего трагедия произошла над Карибским морем.

Инцидент расследовали, но объяснения ему не нашли. Как не нашли и ничего, что осталось бы от лайнера, — ни масляного пятна на воде, ни обломков, ни тел.

Самолет С-119 называли «летающим вагоном», потому что этот лайнер мог принимать в свое брюхо столько же груза, сколько влезает в вагон товарняка. Поскольку это все-таки меньше, чем грузоподъемность С-133 — самого крупного транспортного самолета ВВС США, С-119 часто использовались как раз для полетов на короткие расстояния. Самолеты этой модели, из-за того что им не нужна слишком длинная взлетно-посадочная полоса, с большим успехом применялись на островах у побережья США.

Итак, С-119 шел на своей обычной высоте в 9000 футов и по обычному маршруту После катастрофы был проверен весь путь самолета, и недалеко от Большой Багамской банки была обнаружена часть шасси, принадлежавшая потерянному лайнеру. Комиссия проверила и метеосводки на день трагедии. Никаких заметных ухудшений погоды не было, полет С-119 шел в районе, который не мог представлять для него никакой угрозы. С-119 спокойно летел к острову Гранд-Тёрк, неся запасные части для другого однотипного

самолета, совершившего на острове вынужденную посадку. Полет проходил спокойно. Все переговоры самолета с наземными службами сохранились до наших дней. Нет ни одного слова, которое можно истолковать как сигнал опасности. Но характер связи с самолетом наводит на некоторые размышления. Последнее сообщение было принято не «башней» Майами, а Нью-Йорком, находящимся от самолета на расстоянии 1300 миль! Иными словами, нечто странное произошло с распространением радиоволн, перед тем как С-119 пропал с радаров. Вероятно, поэтому в связи с исчезновением самолета появилась инопланетная версия.

Как правило, такие версии рождаются от полной безысходности, от невозможности найти факты и объяснить их более традиционным путем. Сторонники НЛО далее цитировали слова астронавта Макдивитта, который, пролетая над Карибским бассейном на «Джемини-4», сообщил, будто бы видит именно там неопознанный объект. Поскольку спутники над этим районом в тот момент не пролетали, уфологи связали «объект» и самолет. Вывод уфологов не лучше иных выводов Куше: самолет утащила «тарелка». Это ведь тоже проще, чем искать настоящую причину трагедии. Куше все объясняет либо штормами, либо человеческим фактором. Уфологи во всем видят козни инопланетян. А истина где-то там…

Черная неделя января 1967 года

Когда происшествия отстоят друг от друга по времени, они могут быть связаны с чем угодно — с «проделками» треугольника, с погодой, с неадекватным поведением людей и отказом приборов. Когда сразу несколько гибельных событий происходит одно за другим, это мало похоже на случайность. Скорее всего, в нашем неблагополучном районе сама природа создала условия для трагедий. В течение январской недели при вполне благоприятной погоде (то есть при отсутствии штормов и прочих условий, препятствующих нормальному полету) погибли три небольших частных самолета: «Чейс YC-122», летевший из Форт-Лодердейла на остров Бимини (расстояние 100 километров); «Бичкрафт-Бонанза», совершавший полет из Майами в направлении островов Флорида-Кис (исчез над Флоридой); «Пайпер апаш» — во время полета между Сан-Хуаном (Пуэрто-Рико) и островом Сент-Томас (Виргинские острова). Все события отделены друг от друга тремя спокойными днями: сначала потерпел крушение «Чейс YC-122», через три дня — «Бичкрафт-Бонанза», еще через три дня — «Пайпер апаш». Ни один крупный самолет и ни одно судно в этот период не пострадали. Этот факт уже сразу должен навести на определенные мысли. Почему только небольшие самолеты?

Но гораздо проще такого вопроса не задавать. Куше и не задает. Первую катастрофу он объясняет тем, что самолет был нанят съемочной группой (это, вероятно, предполагает, что киношники могли пойти на неоправданный риск, чтобы снять потрясающие кадры). Обломки и место падения этого самолета были обнаружены. Что находки принадлежат именно «Чейс YC-122», совершенно ясно, потому что найдены личные вещи кинооператоров. Второй и третий самолеты исчезли без следа. Куше объясняет гибель «Бичкрафт-Бонанза» неполадками с двигателем (якобы свидетели видели, что у самолета заглох мотор и он упал в море). Гибель третьего самолета «Пайпер апаш» он тоже связывает с техническими неполадками — с самолетом не было связи. Но такое объяснение ничего не дает.

Технические неполадки? Согласна. Но почему произошли технические неполадки? Почему отказал двигатель? Почему не было связи? Почему всю неделю над Бермудами терпели катастрофу только небольшие самолеты? И, наконец, почему по истечении этой недели над этими же водами летали и небольшие самолеты, но они не падали и не погибали? Что такого происходило внутри треугольника в течение недели? Что могло вызвать отказ техники? Повторяю еще раз: если такое событие происходит однократно, это может быть нелепая случайность. Если событие повторяется трижды — нужно искать другую причину, и вероятнее всего она связана с какими-то катаклизмами, происходящими в опасной зоне. Это

был для пилотов наиболее дурной год. Над Бермудами пропало без следа восемь самолетов.

«Уичкрафт»

На русский язык название пропавшей яхты переводится как «Колдовство». С ней действительно произошла неприятная и довольно загадочная история. В рождественский день 1967 года (то есть все в ту же зиму, когда погибли самолеты, и довольно близко к этому событию по времени), а точнее, 22 декабря яхта вышла из Майами-Бич на прогулку вдоль побережья. По большому счету, несчастная яхта даже не выходила за пределы гавани Майами. Родственники погибших говорили, что хозяину гостиницы Дэну Бэроку и его другу Авиамку Хоргану просто захотелось полюбоваться яркой иллюминацией города с воды. И хотя погода этому не способствовала (было ветрено, но волны относительно небольшие, для яхтсменов такие волны никогда не считались особой проблемой), яхта вышла в море. Дэн Бэрок был отличным яхтсменом, а судно — крепкой и современной 23-футовой пассажирской яхтой (по виду — крытый катер). Далеко углубляться в море они не собирались. Остановились у бакена помер 7, то есть менее чем в миле от берега.

Спустя некоторое время, в 21.00, с яхты поступило сообщение, что они ударились о риф и повредили винт. Береговая охрана обещала выслать катер, чтобы отбуксировать неуправляемое судно в порт. Через 15–20 минут катер вышел в указанное место по тем координатам, которые передала яхта, но так ее и не нашел. Не было и сигнальной ракеты, которую обещали послать с яхты. Катер осветил мощным прожектором воды, но они были пустынны. Поиски яхты успехом не увенчались — ни людей, ни обломков, ни каких-то вещей, с ней связанных.

Куше предпочитает объяснить исчезновение яхты быстрым затоплением: якобы 15–20 минут хватило, чтобы посудина пошла на дно. Но это несколько некорректно. Конечно, малые суда тонут даже при незначительных повреждениях. Но у яхты был сломан только винт, корпус не пострадал. И менее получаса при неповрежденном корпусе она вполне могла продержаться на воде. Тем более что при любом затоплении яхты такого типа только частично уходят под воду, с этим расчетом они и строятся.

Куше считает, что яхту могло погнать течением, но не так близко от берега. Но всю ночь пропавшую яхту искали на площади 1200 квадратных миль, и все суда были предупреждены, чтобы при малейшем подозрении сообщать береговой охране о местонахождении яхты, обломков или людей. Искали яхту даже в районе Бимини. Затем поисковую зону расширили на север, обследовав Гольфстрим. Было проверено 24 500 квадратных миль!

Поиски продолжались до 28 декабря, но яхта пропала бесследно. В это было так трудно поверить, что береговая охрана сделала такое заключение: «Возможно, они исчезли, но они исчезли не в море».

«Скорпион»

«Скорпион» — американская атомная подводная лодка. Место ее гибели отстоит от центра большого треугольника — это акватория Азорских островов. Как помните, именно там была обнаружена неуправляемая «Мария Селеста».

Последний раз подводная лодка вышла на связь и сообщила свои координаты около полуночи 21 мая 1968 года. Больше признаков жизни она не подавала. До сих пор неизвестно, что случилось на ее борту: все материалы по «Скорпиону» засекречены, поскольку субмарина принадлежала военному флоту США. Прессе доступна лишь информация, что лодка была обнаружена поисковой группой в октябре 1968 года в,600 километрах к юго-западу от Азорских островов. Корпус лодки не был поврежден.

Известно, что другая американская лодка, «Гринлинг», совершавшая в 1973 году маневры в районе Бермуд, тоже не подавала сигналов бедствия. Она едва не погибла, потому

что у нее неожиданно вышел из строя глубиномер и она ушла гораздо глубже, чем разрешено инструкцией. Подводники выжили и смогли рассказать о возникшей нештатной ситуации: ошибка прибора была замечена буквально в последние секунды.

Любопытно не то, что лодке удалось выжить, а то, что в районе треугольника мы снова имеем дело с неожиданным отказом техники. Что может воздействовать на надежный прибор и вывести его из строя? Не только на глубиномер, но и на двигатель самолета, рацию, систему охлаждения, компьютер? Если это не инопланетяне или нечистая сила — то что?

«Тинмут электрон»

Тридцатиметровая яхта «Тинмут электрон» принадлежала знаменитому спортсмену Дональду Кроухерсту, неоднократному участнику различных регат. Он считал яхту своим домом, а на этот раз лидировал в гонке на приз газеты «Санди тайме». Но 10 июля 1969 года пустая яхта была найдена между Бермудскими и Азорскими островами. Все вещи Кроухерста лежали на положенных местах, не было только самого яхтсмена.

Расследование открыло любопытную деталь: с психикой спортсмена творилось что-то неладное. Почему-то в вахтенный журнал он заносил неправильные координаты, в его дневнике обнаружили странные записи, география его перехода разительно отличалась от реального местоположения яхты. 1 июля 1969 года в дневнике появилась и вовсе непонятная последняя запись: «Так продолжать дальше не могу. 11 часов 20 минут 40 секунд». Считается, что после этого он прыгнул за борт и погиб.

До этого ни в одной из регат Кроухерст не вел себя таким непонятным образом и не находился в состоянии близком к помешательству Многие думают, что на психику яхтсмена повлияло долгое и напряженное одиночное плавание. Но он всегда совершал одиночные плавания. И только этим психические отклонения объяснить нельзя. И хотя трагедия произошла достаточно далеко от Бермуд (в 1100 километрах к юго-западу от Азорских островов), она может объяснить некоторые особенности бермудских вод. Дело в том, что существует целая серия «бермудских рассказов», которые можно обобщить под единым названием — «свидетельства выживших». Объединяет их то, что люди, оказавшиеся в треугольнике и имеющие особый склад психики или же находящиеся в стрессовой ситуации, испытывали разного рода видёния и даже переживали откровения, на которые в нормальных условиях никогда не были способны.

Насколько близко была от Бермуд яхта Кроухерста 1 июля 1969 года, мы не знаем. Когда ее обнаружили, со времени гибели яхтсмена прошло 9— 10 дней, и яхта могла при попутном ветре пройти значительное расстояние. Так что психическое расстройство Кроухерста может быть тоже связанным с треугольником.

По поводу гибели Кроухерста существует, впрочем, и другое мнение. Дело в том, что яхтсмен принимал участие в кругосветной регате. Но некоторые считают, что он только имитировал участие в кругосветке, а сам в это время плавал в водах между Америкой и Африкой, стараясь держаться в тени и не попадаться никому на глаза. В своем судовом дневнике он якобы записывал прохождение несуществующего маршрута, отчего в конце концов и сошел с ума. Вот как выглядит эта версия, приведенная в Энциклопедии мировых сенсаций:

> В марте 1968 года газета «Санди тайме» решила провести безостановочную кругосветную гонку на приз «Золотой глобус». Так как правилами предусматривалось, что яхтсмены могут стартовать в разное время и из различных портов, были учреждены два приза: один за самое быстрое плавание и другой — для первой яхты на финише… Во избежание курьезов вроде участников, выступающих в корытах, было организована комиссия по отбору яхтсменов для участия в гонке.
>
> Подал заявку некто Чей Блит. Его, конечно, допустили, ведь он как-никак пересек Атлантику на гребном судне. Джон Риджуэй, бывший офицер специальной

авиадесантной службы, партнер Блита по переходу через Атлантику, тоже был легко допущен к гонке. Опытным моряком был признан двадцативосьмилетний офицер торгового флота Робин Нокс-Джонстон.

Комиссия, конечно же, не могло не удовлетворить заявку Дональда Кроухерста… Но у него по-прежнему нет ни яхты, ни денег на ее покупку. ‘Соискатель чемпионских лавров решил обе проблемы в характерном для себя стиле: уговорил своего долготерпеливого благодетеля Стэнли Беста дать ему в долг еще 6 тысяч фунтов стерлингов. Он убедил Беста, что для него это будет самая выгодная финансовая операция… Положив деньги в банк, Кроухерст быстро нашел две кораблестроительные фирмы, которые готовы были взяться за авральную работу.

Стоял уже май, а по условиям гонки участники должны были принять старт не позднее 31 октября. В последующие недели, наблюдая за успешной подготовкой к гонке своих соперников — Риджуэя, Блита и Нокса-Джонстона, Кроухерст все больше впадал в отчаяние. Кроме него собирался стартовать на тримаране еще только один участник — офицер британских ВМС Найджел Тетли. Вскоре и его яхта была готова к отплытию.

Кроухерст начал посещать занятия по радиотелеграфии. Он нанял бывшего репортера с Флит-стрит Роднея Холлуорта, владельца информационного агентства в Тейнмауте, Девоншир. Холлуорт организовал Кроухерсту поддержку общественности. Кроухерст назвал свою яхту «Тейнмаутским электроном».

Время летело. Яхта еще не была готова, а в поведении Кроухерста начали проявляться отклонения от нормы. Он стал излишне раздражительным, то и дело устраивал скандалы с друзьями или впадал в уныние. Создавалось впечатление, что он вдруг осознал, на что решился. Но будущий мореплаватель зашел уже слишком далеко, отступать было поздно.

Столкнувшись на тренировке с паромом, Кроухерст повредил один из трех корпусов яхты. После этого в ней стали выявляться различные дефекты. Например, на определенной скорости ослабевали болтовые и винтовые соединения, Кроухерст все более отчаивался, местным яхтсменам стало очевидно, что путешествие обречено. 30 октября, в ночь перед отплытием, Кроухерст признался жене: «Я недоволен яхтой, она плохая. И я не готов к гонке». Произнеся эти слова, он расплакался. Позднее Клер говорила: «В ту ночь я вела себя глупо». Она считает, что это был обращенный к ней крик о помощи. Услышь она его, Кроухерст мог бы использовать последний шанс и отказаться от участия в гонке.

Несмотря на поспешное отплытие, Кроухерст начал гонку успешно. Через две недели он достиг берегов Португалии. Но здесь уже начали проявляться недостатки тримарана. В одном из корпусов обнаружилась течь. Из-за плохого крепления вышел из строя руль автоматического управления. Чтобы закрепить его, пришлось снять болты с других частей яхты. Потом случилась новая беда. В результате попадания внутрь корпуса морской воды отказал генератор — единственный источник электроэнергии. Так Кроухерст лишился освещения и радиосвязи.

В пятницу 13 ноября, находясь все еще недалеко от Португалии, Кроухерст сделал запись в дневнике: «Поломки генератора вполне достаточно, чтобы прекратить гонку. Но я не хочу этого делать. Если я сдамся, то разочарую слишком многих людей, а самое главное — Стэнли Беста. И, кроме того, мою семью». И тогда он решил: «Прежде чем сменить курс или отказаться от гонки, я буду продолжать движение в южном направлении и попытаюсь починить генератор, чтобы связаться с Бестом. Если эта моя затея рухнет, обанкротится компания… Пропадут десять лет труда и забот, но все-таки у меня еще останутся Клер и дети…»

К этому времени Кроухерст прошел уже 1300 миль, но таким извилистым путем, что это соответствовало только 800 милям запланированного маршрута. Он безнадежно отстал от других участников гонки. Несмотря на все неприятности, возникшие на борту тримарана, ему еще предстояло пройти 28 тысяч миль. Именно тогда Кроухерст, должно быть, понял, что ему не удастся закончить гонку, не

> говоря уже о победе. Он помышлял, по его словам, только о том, как избежать позора. Через несколько дней Кроухерсту удалось наладить генератор. Из сообщений по радио он узнал, что один из его соперников находится в районе Новой Зеландии, а второй огибает мыс Доброй Надежды. Кроухерст, находясь у острова Мадейра, отстал от них на тысячи миль.
>
> Он заказал разговор со Стэнли Бестом. Согласно записям в бортовом журнале, Кроухерст собирался сообщить Бесту о том, что ему ничего не остается, как прекратить гонку, чтобы на будущий год, после нормальной подготовки, сделать еще одну попытку. У него должен быть еще один шанс… Фактически же Кроухерст ничего этого не сказал. Он солгал, что все идет хорошо, за исключением одной-двух технических неполадок, и предупредил, что периодически возможно отсутствие связи из-за неисправного генератора. Это был первый явный намек на то, что Дональд Кроухерст запланировал для своего кругосветного плавания новый маршрут.

Новый маршрут был таков:

> Когда весь мир считал, что тримаран Кроухерста борется со штормами в самой бурной зоне Атлантического океана, сам мореплаватель преспокойно дрейфовал при полном штиле в Южной Атлантике, держась подальше от проходящих судов.

Поскольку победителю гонки требовалось предъявить дневник плавания, Кроухерст заносил в судовой журнал несуществующий маршрут с упоминанием никогда не происходивших штормов и прочих происшествий. Когда он понял, что другие яхты выходят на финишную прямую, он решил начать плавание к родным берегам. Он и так все время находился недалеко от дома, в Атлантике. А теперь вошел в район Бермуд, чтобы дойти до финиша в подходящий момент. Он намеревался прийти вторым, чтобы не предъявлять дневника, потому что иначе его обман могли раскрыть. Но случилось непредвиденное: яхта лидера гонки, который опережал всех на два месяца, затонула, и теперь выходило так, что открывший свое местоположение Кроухерст становился единственным претендентом на победу. Это, как сообщает версия, вызвало у него нервный срыв.

> По иронии судьбы, его радиостанция все-таки действительно вышла из строя. Его радио еще могло принимать радиограммы, и когда он получил сообщение от Холлуорта, что в Тейнмауте вывешивают флаги в честь его возвращения, это, должно, быть, усугубило в нем чувство обреченности и безысходности. К 22 июня Кроухерст вошел в мертвый штиль зеленого от планктона Саргассова моря. Ему удалось исправить радиостанцию, и он отправил обычные радиограммы Холлуорту, жене и на Би-би-си. Затем, в последующие сутки, у Кроухерста, очевидно, помутился рассудок. За несколько дней он написал двенадцать тысяч слов бессвязного бреда о космосе, разуме и математике. Последняя запись в журнале сделана в 11 часов 20 минут первого июля. Никто никогда не узнает точно, что произошло потом, но многие сходятся во мнении, что Дональд Кроухерст, обезумев от чувства вины, глубокого раскаяния и одиночества, выбрался на палубу, подошел к поручням и нырнул в тихое Саргассово море, чтобы уже не вынырнуть.

Но даже эта разоблачительная версия не снимает вопроса: что случилось с Кроухерстом? Ведь в случае ее справедливости получается, что Кроухерст находился долгое время именно в водах треугольника. И то, что было названо нервным срывом, может оказаться и особым воздействием бермудских вод. Даже больше: эта версия позволяет намертво связать смерть Кроухерста с Бермудами, а не с каким-то иным местом в Атлантике. Так что вопрос: что случилось с ним в этом опасном районе — не праздный. Ответив на него, мы можем ответить и на другой вопрос: что происходит в треугольнике с людьми,

которые в нем «застревают» надолго?

Что же касается видений и переживаний, через которые прошли другие люди, их проще привести целиком.

Море потерянных душ

Шеннон Брейси, сорокадвухлетняя медсестра из Новой Зеландии, совершала необычный вояж — одна на шлюпке она решила пересечь Тихий океан, обогнуть Южную Америку и вдоль восточного ее берега добраться до Багам. Маршрут пролегал через Бермудский треугольник… В течение 12 часов отважная путешественница пыталась ускользнуть от невидимой силы, которая перенесла ее в мир, где обитали призраки моряков и летчиков, погибших в Бермудском треугольнике. Шеннон чуть не потеряла рассудок от кошмарных видений. Впоследствии ее рассказ сочли плодом больного воображения.

> Я оказалась в Бермудском треугольнике, — рассказывает она, — и по воле кого-то или чего-то попала в другое измерение. Вообще, о подобном плавании я мечтала с детства, всегда хотела совершить кругосветное путешествие. И вот после смерти мужа на накопленные деньги приобрела шлюп «Спиндрифт» и отправилась в путь. Путешествие близилось к благополучному завершению — я приближалась к Бермудам. Ужас начался в полдень: я находилась в рубке и записывала местонахождение шлюпа в вахтенный журнал. Неожиданно все вокруг окуталось дымкой, как будто шлюп вошел в полосу тумана. Через несколько минут мне показалось, что начался шторм, — такие поднялись волны. Одновременно дымка сгустилась настолько, что я не видела собственных рук. И. вдруг я очутилась в странной и жуткой пустоте. А затем появились призраки. Я видела людей в матросской и военной форме, видела женщин и детей. Люди дрейфовали в пустоте с выражением печали и невероятных страданий на лицах. Я совершенно определенно почувствовала, что все они давно мертвы…

Осознав это, Шеннон поняла, что произошло. Ее буквально засасывало в неведомый, чуждый мир. Она погибала… Тогда путешественница прибегла к единственному средству, которое могло помочь избежать гибели, — стала молиться. Она умоляла Бога помочь ей, спасти ее от злой силы. Последнее, что помнит Шеннон, — это то, как она вновь оказалась в рубке своего шлюпа: небо было ясным, усыпанным множеством звезд. Казалось, что кошмар длился одну-две минуты. Но когда она взглянула на часы, было далеко за полночь. Видение длилось целых 12 часов!

Когда шестидесятидвухлетний Том Плезанте пришвартовался к старому суденышку, подававшему сигнал бедствия, он обнаружил на борту… молодую красавицу. Том тут же узнал ее. Это была его жена, совершенно не измененная временем! Она выглядела такой же юной, как в тот день, сорок лет назад, когда они познакомились.

> Вначале я подумал, что умер и нахожусь на небесах, — рассказывал Плезанте, — Два дня и две ночи я беседовал с девушкой, обедал, ужинал и обнимался с нею. Она сказала, что ее зовут Регина, — так звали и мою невесту — и поведала мне кое-какие эпизоды из нашей совместной жизни, которые только она могла знать. Регина назвала церковь, где мы венчались, имя священника и даже напомнила курьезный случай — в день нашей свадьбы я надел носки разного цвета. Вне всякого сомнения, это была моя Регина!

Тому Плезантсу исполнилось двадцать два года, когда он впервые встретил темноволосую красавицу, недавно уволившуюся из американских ВМС. Они обвенчались в Нью-Йорке и проводили медовый месяц во Флориде. Незадолго до свадьбы Том получил наследство и приобрел небольшое судно, которое назвал «Мисс Регина». На нем-то

новобрачные и отправились на Багамы, а затем — прямо в Бермудский треугольник.

> Как только судно оказалось в его водах, — вспоминал Плезанте, — что-то изменилось. Все было прекрасно, сияло солнце, но вдруг раздался громкий звук, напоминающий злобный вопль. Какая-то сила подхватила «Мисс Регину», подняла в воздух и снова швырнула в воду. Мы оба оказались в море. Я слышал, как меня звала жена, но двигаться не было сил. Вцепившись в плавающие рядом обломки, я потерял сознание. А когда пришел в себя, море было спокойным и я находился на борту рыболовного траулера. Его капитан сказал мне, что никакого шторма не было, а я плавал посреди океана, уцепившись за кусок дерева. «Мисс Регина» сгинула без следа. Так я потерял мою возлюбленную.

Том Плезанте больше не женился — не мог смотреть на других женщин, не вспоминая о Регине. И вот весной 1999 года он купил катер и отправился вновь в воды Бермудского треугольника, трагическим образом изменившего его жизнь.

> Я обалдел от счастья и провел целых два дня, не ложась спать: все время беседовал с Региной, держал ее в объятиях, не переставая удивляться происходящему, — говорил Плезанте. — А когда наконец заснул, то проспал 20 часов. Проснувшись, увидел, что опять остался один. Регины не было рядом — она исчезла навсегда.

Очевидно, психическое состояние этих людей и их видения как-то связаны с тем, что происходит в треугольнике. Существует нечто, вызывающее измененное состояние сознания» И это нечто связано с местом, в котором оказывается такое воздействие, то есть с водами Бермуд.

Лодка, яхта и судно с макулатурой

Конечно, не все события, которые происходят в треугольнике, отражены верно. Некоторые «исчезновения» переходят из одной книги в другую, хотя на самом деле их и не было. Поэтому Куше прав: к свидетельствам гибели в районе Бермуд нужно относиться осторожно, то есть выяснять, не было ли событие зафиксировано ошибочно.

Яркий пример тому — случай с Биллом Верити, который решил пройти по водам Северной Атлантики на легкой средневековой лодке, собранной по рисункам из старинных книг. На такой лодке, предположительно, плавал монах святой Брандан, о котором известно, что он пересек Атлантику, Когда на пути Верити оказался сильный тропический ураган, береговая охрана обратилась ко всем судам в районе Бермуд с просьбой помочь мореплавателю, если у него возникнут трудности. Это обращение было воспринято уфологами как свидетельство того, что мореход погиб в треугольнике. На самом деле Верити даже не потребовалась чужая помощь.

Аналогичная история произошла с яхтой «Джилли Бин», которую тоже внесли в список павших в треугольнике. На самом же деле яхта целая и невредимая вернулась в Майами.

Поэтому все «треугольные» факты требуется проверять и только потом делать какой-то вывод. От причисления к исчезнувшим в «пасти дьявола» судов и самолетов реальные опасности и странности треугольника не станут ни страннее, ни опаснее. И из изобилия «треугольных» фактов приходится выбирать не «самые треугольные», а самые достоверные.

Например, некоторые истории вполне соответствуют духу треугольника, беда только, что не удается выяснить, происходили ли они когда-либо на самом деле. Куше долго искал хоть какое-то упоминание о старом грузовом судне «Элизабет» и о компании «Ориноко», которая им владела. Бермудский факт выглядел следующим образам:

> В апреле 1971 года из Форт-Лодердейла вышло грузовое судно водоизмещением 2000 тонн, направлявшееся в Венесуэлу. Оно принадлежало

> компании «Ориноко». *5* апреля капитан сообщил, что судно находится у Багамских островов, и с этого момента связь с ним оборвалась. Это было «старое корыто», поэтому сразу же возникли предположения, что оно затонуло. Но судно было загружено макулатурой, и если бы оно действительно утонуло, то в море была бы найдена плавающая бумага.

Во-первых, как справедливо рассудил Куше, наличие на судне макулатуры никак не предполагает, что эта макулатура всплывет: если трюм задраен, — а бумага скорее всего находилась в трюме, — то не всплывет. Во-вторых, он не сумел идентифицировать корабль, не нашел его ни в одном из списков. Впрочем, это как раз бывает. Но он не сумел обнаружить никакого упоминания о компании «Ориноко», а вот это уже гораздо хуже. Либо название корабля было иным и принадлежало фирме с другим названием, либо не существовало ни такой фирмы, ни такого корабля.

«Эль-Кэриб»

А вот судно «Эль-Кэриб», крупный сухогруз длиной 113 метров, флагман доминиканского торгового флота, действительно исчезло навсегда в водах треугольника. И ответа на эту загадку, похоже, не знает никто.

Судно шло из Колумбии в Доминиканскую Республику (порт Санто-Доминго), имело на борту команду из тридцати человек. 15 октября 1971 года капитан сообщил, что в порт назначения они прибудут в 7 часов утра на следующий день. Больше судно на связь не выходило. Интересно, что сухогруз был снабжен автоматической сигнальной системой, то есть при потере плавучести система самостоятельно послала бы сигнал SOS. Сигнала не было.

Расчеты показали, что во время последнего сообщения судно находилось в Карибском море. Поиски, которые были проведены, ничего не дали — ни обломков, ни людей. Высказывались разные версии. По одной из них, судно было захвачено. Эту версию разделяет и Куше. И понятно почему: иначе исчезновение вписывается в бермудские тайны. И придется объяснять, почему не сработала система автоматической передачи сигнала бедствия. А это наводит на мысли, что эта система в водах треугольника просто вышла из строя, и вина за исчезновение целиком ложится на треугольник!

Меня как раз тоже интересует, почему не сработала эта система. И если отвести предположение, что судно было захвачено и куда-то уведено, то придется признать: да, система вышла из строя, и она вышла из строя именно в том районе, где с приборами такие отказы случаются довольно часто. Значит, все-таки дело в треугольнике? В некоторых особенностях, которыми обладают эти воды?

«В. А. Фогг»

С другим судном, «В. А. Фогг», все обстоит гораздо проще. И хотя оно тоже упоминается бермудологами и его история обросла вымыслами, ничего необъяснимого с ним не произошло.

Танкер «В. А. Фогг» длиной 200 метров вышел из Фрипорта (Багамы) 1 февраля 1972 года и затонул в Мексиканском заливе южнее Галвестона (США, Техас). В его задачи входило отойти от берега на 80 километров, промыть танки от остатков бензола, а затем вернуться в Галвестон.

В назначенное время танкер не вернулся, тогда были организованы поиски, обломки танкера вместе со всем экипажем нашли на мелководье, на глубине 30 метров. Судя по всему, судно затонуло мгновенно: капитана обнаружили в рубке в полной форме, члены команды так и остались там, где должны были находиться.

Случай расследовала комиссия и сделала простое заключение: танкер погиб из-за неосторожного обращения с бензолом — на нем произошел взрыв. Обследовавший судно

водолаз обнаружил, что корпус местами разорван, местами погнут, обломки лежат на значительном расстоянии от корабля, то есть налицо все признаки взрыва. Этот взрыв видел во время полета 1 февраля тренировочный самолет. Пилот описал взрыв как грибовидное облако высотой около 1000 метров в 40 километрах к югу от Галвестона. Взрыв был такой силы, что летчик подумал, что наблюдает извержение подводного вулкана, и только позже он выяснил, что в Мексиканском заливе подводных вулканов не зафиксировано.

В этом случае расследовать действительно нечего. Бензол — штука опасная.

«Норт вэриент» и «Анита»

В марте 1973 в треугольнике погибли сразу два судна — «Норт вэриент» и «Анита».

«Норт вэриент», большой сухогруз (водоизмещение — 13 000 тонн, длина — 200 метров), нагруженный углем, вышел из Норфолка 21 марта 1973 года, направляясь в Гамбург. Спустя короткое время радист передал сигнал SOS и сообщил, что судно тонет в 220 километрах к юго-востоку от Кейп-Мей (штат Нью-Джерси). Сразу же высланные на место аварии суда и самолеты могли только констатировать, что ни судна, ни матросов в шлюпках (о чем сообщил радист) не видно.

26 марта аналогичная история произошла с «близнецом» «Норд вэриент» — сухогрузом «Анита». Только в этом случае не было подано даже сигнала бедствия. Спустя пять дней нашли лишь спасательный круг с «Аниты».

Оба судна буквально молниеносно ушли на дно. Выживших на «Аните» не было. Но вот матросу с первого судна удалось спастись. Он рассказал, что «Норт вэриент» погиб во время шторма с огромными пятнадцатиметровыми волнами. Утонули и все, кто находился в шлюпках, сам он спасся на надувном плоту. Матрос считал, что причиной быстрого затопления сухогруза стало то, что ветер сорвал крышки трюма и вода хлынула внутрь.

Как погибла «Анита», никто рассказать не сможет. Сваливать на сильный шторм уже не слишком корректно (прошло более пяти дней). Вероятно, конструкция сухогрузов была не слишком хорошо продумана. Но ставить равенство между гибелью этих судов нельзя.

Исход мог быть одинаковым, но причина или силы, ее вызвавшие, — разными. И гибель может объясняться не только высокой волной и сильным ветром, но и особенностями этого опаснохю для плавания района.

«Линда»

Последней в списке Куше идет шхуна «Линда», которая вовсе никуда не пропадала. Она упомянута Куше лишь для того, чтобы сказать: вот, все бермудологи говорят, что из-за «Линды» США запретило плавание у Бермуд, а запрет связан с политической ситуацией вокруг Карибского бассейна.

На самом деле никто и не утверждал, что «Линда» пропала в треугольнике, и смысл запрета плавания близко к Кубе был абсолютно прозрачен. История с кораблем простая: подозревали, что на «Линде» находятся кубинские коммунисты, поэтому судно до выяснения обстоятельств попало в американский отстойник. А потом, когда убедились, что имеют дело с рыбаками, «Линду» отпустили на свободу.

«Линдой» Куше словно бы поставил жирную точку во всей истории. Для себя. Ибо к странностям Бермуд шхуна не имела никакого отношения…

Чего не знал Куше

Последний полет Мантелла

После того как Куше разобрал непонятные случаи в районе Бермуд и сделал вывод, что треугольник тут ни при чем и все можно объяснить без мистической окраски, суда и самолеты исчезать не перестали. А некоторые из них даже передавали такие странные сообщения, что любой уфолог только руки потрет от удовольствия. Например, пропавший самолет «Эркоуп 415-D», который точно растворился над островом Сент-Томас в июне 1980 года, после того как летчик передал на землю дикое сообщение, что прямо по курсу видит неопознанный объект, который идет на сближение. Этот его отчет земле записан на магнитофонную ленту, голос у пилота звучит устало, словно он плохо артикулирует слова. Записаны и показания радаров. Самолет «Эркоуп 415-D» исчез буквально в ту же секунду, как он закончил докладывать обстановку. Ни обломков машины, ни тела летчика так никогда и не нашли.

Тут, пожалуй, стоит упомянуть другой случай, когда пилот военного самолета столкнулся с непонятным объектом в воздухе и попытался его преследовать. Для пилота все закончилось очень плохо. Имя этого летчика Томас Ф. Мантелл-младший. После его гибели его сослуживцам пришлось давать свидетельские показания, чтобы комиссия могла разобраться, что же произошло тогда в небе над спокойным штатом Кентукки, а вовсе не над непредсказуемым Бермудским треугольником. С них были сняты письменные показания под присягой: и с лейтенанта Клементса, и с лейтенанта Эндрикса, и с сержанта Блаквелла, и с диспетчера аэропорта Гудмэн. Показания также дали местные жители, которые видели, что в небе творится нечто странное.

Свидетель Гленн Т. Майсе выглянул в окно, когда услышал над головой странный и прерывистый звук двигателей самолета. Очень далекий звук. Самолет казался едва видимым пятнышком, он летел странными кругами, догоняя нечто, похожее на серебристый шар, а шар ускользал от самолета. Самолет сделал три круга, а затем его стало крутить, как лист с дерева, и в конце концов он врезался в соседний дом. Другая свидетельница видела, как самолет буквально воткнулся в дом. На место происшествия сразу прибыла полиция и оцепила разрушенный дом. Коронер Гарри Бухер, осматривая тело, обратил внимание на часы. Они остановились в 15.18, когда пилот, очевидно, погиб.

Как показало расследование, Мантелл поставил своей целью непременно догнать объект, который от него ускользал. Об этом говорило то, что он продолжал охоту даже тогда, когда наступило кислородное голодание. Он поднял машину на 25 000 футов, на 30 000 футов — для полета на этой высоте самолет не был предназначен. Когда он оказался слишком высоко, то машина не выдержала и сорвалась в. штопор.

Военные, отвечая на вопрос, что мог преследовать Мантелл, сделали вывод, что это была… Венера. Летчик якобы принял ее за НЛО. В тот день Венера была раз в шесть ярче неба и находилась к югу от самолета. Поскольку Мантелл держал курс на юг, военные и обвинили в его смерти «утреннюю звезду». Но то, что преследовал Мантелл, двигалось. Об этом свидетельствовали другие летчики.

Попробуем документально восстановить события 7 января 1948 года.

Капитан Томас Мантелл был ведущим звена самолетов Р-51D и должен был провести их от Мариетты (штат Джорджия) к Стэнфорду (штат Кентукки). Приблизительно в 14.55 звено отклонилось от своего курса влево. Достигнув форта Нокс, Мантелл попробовал связаться с аэропортом Стэнфорда, но почему-то ему ответил аэропорт Гудмэна. На базе Гудмэн в этот момент творилось что-то невообразимое: военные заметили неопознанный объект, который завис над взлетной полосой и быстро менял цвет от алого к золотому и наоборот. Для начальника базы появление самолетов было неожиданным подарком судьбы. Он решил начать охоту за НЛО.

«Башня» Гудмэна: «Башня» Гудмэна вызывает четыре самолета к северу, слышите меня? Прием. «Башня» Гудмэна вызывает четыре самолета к северу, слышите меня? Прием.

Мантелл — «башне»: Роджер[3], Это национальная гвардия 869, ведущий рейса…

«Башня» — Мантеллу: Национальная гвардия 869, видим объект к югу от вас, если у вас достаточно горючего, попытайтесь перехватить, мы будем вас вести.

Мантелл — «башне»: Роджер, горючего достаточно. Дайте правильный курс. Опишите, как выглядит цель.

«Башня» — Мантеллу: Кажется, объект металлический… во всяком случае солнечные блики, как от металлического объекта… цель громадная…

На высоте 16 000 футов ведомый Клементс надел кислородную маску. Он плохо переносил разреженный воздух. Клементс видел, как Мантелл резко повел свою машину вверх. Высота 18 000 футов. Клементс с трудом нагнал Мантелла.

Клементс — Мантеллу: Мы запаздываем в Стэнфорд. Нужно бы доложить на «башню».

«Роджер», — согласился Мантелл, но Клементс понял: он ничего и никому не собирается докладывать. Мантелл боялся, что ему запретят охоту на странную цель.

Мантелл взял курс 220 градусов на юго-запад.

Мантелл — «башне»: Вижу цель. Объект слегка выше и прямо передо мной. Перемещается примерно вдвое медленнее меня. Приблизительно под 180 миль в час. Поднимаюсь на 20 000 футов.

«Башня» — Мантеллу: Можете описать объект?

Ведомый Мантелла Боб Эндрикс услышал, как Мантелл принимал указания «башни»: «Идите курсом на 330 градусов, попробуем вас вести».

Спустя пару минут Мантелл сказал Клементсу: «Посмотри-ка, там целый город с аэродромом».

«Может, ты еще разглядишь там поле для гольфа? — спросил Клементс. — Ты знаешь, что мы на высоте в 20 000 футов?»

Тут с Мантеллом связалась «башня».

«Башня» — Мантеллу: Цель на двенадцать часов (то есть прямо по курсу).

И вот Клементс увидел очень яркий и очень маленький объект далеко впереди. Объект был слегка ниже и слева от солнца.

Мантелл — «башне». Роджер. Объект вижу. Попробую нагнать. Вероятно, будет лучше, если мы выровняемся, увеличим скорость и пройдем под ним.

Мантелл — пилотам . Поднимаемся на 25 000 футов, выравниваемся и летим 10 минут. Если не сможем подойти ближе, потерпим неудачу.

Когда самолеты поднялись на высоту 22 500 футов, Клементс заметил Мантеллу, что они забрались слишком высоко. У него уже начала кружиться голова. На высоте 23 000 футов Клементс и Хэммонд сообщили, что не могут подняться выше. Мантелл ответил что-то, но голос его был искажен. Последнее, что видел Клементс: Мантелл устремился вверх, прямо к солнцу.

«Башня» Гудмэна приняла слова Мантелда: «Объект прямо передо мной и слегка выше. Идет на моей скорости или немного быстрее. Попытаюсь приблизиться».

После этого его самолет рванулся вверх, преследуя неизвестный объект, а потом сорвался в штопор и пошел вниз, к земле. Сначала у него оторвалось одно крыло, потом другое повернулось так, что стало словно бы рулем, ведущим машину прямо вниз, а потом самолет врезался в дом.

Пилот погиб еще до удара о землю, как считает коронер, от кислородного голодания. Он, можно сказать, уже был в полуобмороке, когда продолжал погоню за странным серебристым предметом в небе. Удивительно, сколько он продержался. Когда самолет разбился, Мантелл уже был мертв.

Так закончилась первая в мире охота за летающим блюдцем, которое, как полагают

---

[3] *Роджер* — на сленге летчиков подтверждение, что пилот слышит землю или понял команду.

одни, было Венерой, как полагают другие, — металлическим зондом-шпионом, и как думают некоторые, — межпланетным кораблем инопланетян.

Поскольку Мантелл что-то видел и за чем-то гонялся в Кентукки, то почему это же не мог увидеть пилот на Сент-Томасе? Ведь самые невероятные рассказы могут быть правдивы, а самые невероятные наблюдения могут объясняться явлениями, о которых мы мало или почти ничего не знаем. Как бы там ни было, после того как Куше все объяснил и все осмеял, корабли продолжают тонуть, а самолеты — падать или делать аварийные посадки. И список не уменьшается. Он растет.

А некоторые события, которые произошли на Бермудах, вообще не попали в мартиролог Куше. Их он либо «не заметил», либо не знал о них, либо упорно не хотел упоминать, потому что объяснить их штормами, дурной погодой и человеческим фактором было почти невозможно.

Первый «мартин маринер»

«Мартин маринер», на летном жаргоне — «летающий бензобак», был огромным самолетом с увеличенным запасом топлива, предназначенным для патрулирования и долгих перелетов. Именно такой самолет и погиб 5 декабря 1945 года, когда пропало звено «эвенджеров». Но это был уже второй случай катастрофы с подобной машиной. О гибели же первого «мартина маринера» долгое время вообще никто не знал. Это случилось в том же 1945 году, но почти на полгода раньше.

Вечером 9 июля 1945 года самолет «мартин маринер» взлетел с аэродрома Банана-Ривер и взял курс на юго-запад, в сторону Багам.

В 21.15 пилот Том Гарнер передал на землю сообщение: «Все хорошо, достиг острова Нью-Провиденс».

Он должен был вернуться рано утром, в 2.15, но назад он не прилетел. На борту самолета был экипаж из двенадцати человек. Их так никогда и не нашли.

А во время поисковой операции исчез и погиб еще один самолет, это произошло 18 июля 1945 года. Объяснений этим случаям сделано не было. Для США тогда война еще не завершилась, поэтому гибель самолетов рассматривали как угодно, но только не как казусы Бермудского треугольника. Подозревали гораздо больше диверсию или саботаж. Плохое было время. Еще — военное.

С-54

С-54 — это большая и выносливая машина, вмещающая 85 пассажиров. 3 июля 1947 года самолет взлетел с аэропорта на Бермудах и направился в сторону Флориды. Маршрут был составлен так, чтобы избежать встречи с грозовым фронтом. Но пилот словно искал свою грозу: он передавал на землю координаты полета, которые отличались от проложенного правильного курса. Диспетчеры заметили, что летчик начал странно себя вести: сначала он уводит машину на 50 миль к югу, затем поворачивает к юго-западу, затем берет севернее курса. И это выбранное направление пилот пытается сохранить, хотя знает метеосводку и понимает, что следуя этим курсом, попадет точно в грозовой фронт.

Перепуганные диспетчеры стали выяснять, насколько вообще летчик подготовлен для полета. Оказалось, что он далеко не новичок и не раз летал этим маршрутом. И однако опытный летчик вел свой самолет точно в центр грозы. Потом связь нарушилась. Диспетчерам оставалось только смотреть, как машина входит в циклон. Затем от самолета был получен очень слабый сигнал бедствия. Причем другие станции не, были уверены, что сигнал подает именно этот сумасшедший самолет.

Обломки этого самолета были найдены в 290 милях к северо-востоку от Флориды. Они выглядели так, словно машина просто распалась в воздухе. Что послужило причиной разрушения? Этот вопрос остался открытым. На обломках не обнаружили следов огня.

Машина не разбилась об землю: обломки были мелкие, как при взрыве, тем не менее никакого взрыва на борту не было. Даже попадание молнии и то пришлось исключить.

Одной из возможных причин катастрофы называли полный отказ приборов, когда пилот не мог понять, куда летит, и пробовал удерживать курс, следуя визуальному наблюдению. Самое странное в этом полете то, что непонятного, беспорядочного курса летчик держался с самого начала.

С-133

С-133 был самым крупным и мощным самолетом в ВВС США. В его задачи входило транспортировать тяжелые военные грузы на большие расстояния, поэтому самолет заправлялся огромным количеством топлива.

27 мая 1962 года С-133 взлетел из Довера (штат Делавэр), держа путь к Азорским островам. Пилот Джеймс Аллен Хиггинс вышел на связь с землей и сообщил, что достиг высоты 17 00 футов. Полет проходил совершенно нормально. Но в 9.25. 50 — время известно с точностью до секунд — С-133 исчез с радаров. Ориентировочно это произошло в 25 милях к юго-востоку от мыса Кейп-Мей. Сразу же была задействована авиация береговой охраны, но она не смогла найти никаких следов трагедии. А ведь самолет имел на борту 50 000 фунтов груза, состоящего из корзин, коробок, сумок, одежды, которые даже при затоплении машины просто обязаны были всплыть. Кроме того, он не успел выработать топливо: в бензобаках оставалось не менее 85 000 фунтов. Единственное, что все же было обнаружено, — сдутый спасательный плот и рулевое колесо. Найденные предметы были подвергнуты исследованию, и специалисты дали заключение, что самолет не подвергался взрыву Причиной его гибели не могла быть и погода — легкий бриз, но никаких существенных ветров или волн. Проверили, не был ли самолет загружен неправильно, что сместило центр тяжести и ввергло его в штопор. Нет. За погрузкой следили, и она была проведена без нарушений.

22 сентября 1963 года другой С-133 исчез на том же самом маршруте. И практически в том же самом месте — в 25 милях к юго-востоку от мыса Кейп-Мей. Сначала у самолета возникли проблемы с радиосвязью. По какой-то причине сигнал ослабел. Центр контроля за полетами попросил пилота Дадли Конноли включить сигнал для автоматического опознавания, но диспетчер не смог поймать сигнала. Тогда пилота попросили перейти на другую частоту. Передача сигналов улучшилась, но слова летчика доходили не полностью, как не полностью он получал и указания центра контроля за полетами. Последнее, что услышали на земле спустя 20 минут после взлета:

12.55. Примите сообщение. Мы в 30 милях от морского острова на радиальных тридцати восьми.

Спустя три минуты, 2.58. Повторяю, достиг четырех тысяч.

Диспетчеры ожидали повторения связи еще пять минут, но волна ушла. Они пробовали искать пропавший самолет, но поиски ничего не дали. Высланные на предполагаемое место катастрофы суда и самолеты тоже ничего не нашли. А ведь и в этом случае С-133 нес 48 593 фунта груза и 88 000 фунтов топлива.

Джон Спенсер, который изучает Бермуды давно и очень обстоятельно, считает, что основная полоса необъяснимых потерь как раз идет от мыса Кейп-Мей, отстоящего от Бермуд на 450 миль, к Карибскому морю и через Мексиканский залив по всему восточному побережью. Именно с этими местами связаны непонятные помехи в эфире, полная потеря связи, необъяснимые изменения погоды и воздействие каких-то волн или полей, искажающих работу приборов. Что очень характерно: катастрофы в этом районе часто не оставляют после себя никаких следов.

«Пого-22»

14 октября 1961 года во время маневров над Атлантикой и бомбометания пропал стратегический бомбардировщик ВВС США «Пого-22». Пропал он над тем самым непредсказуемым районом, где и прежде случались происшествия.

«Пого-22» относился к бомбардировщикам В-52, которые были приняты на вооружение стратегической авиацией США в 1957 году. Это были серьезные и передовые на тот момент самолеты, несущие на борту ядерный боезапас. В период обострения отношений с СССР именно В-52 использовались американцами для устрашения противника по холодной войне.

В тот злополучный день 14 октября бомбардировщики получили задание идти от Ньюфаундленда на дозаправку в воздухе, где над океаном их должны были встретить три летающих танкера КС-135. Именно поэтому бомбардировщики шли в связке по два, на один заправщик — по два самолета В-52. Совершая маневр, один из них — «Пого-22» — навсегда исчез. Миссия была секретной, и информация о ней просочилась в печать гораздо позже, чем произошло само событие. В газетах того времени инцидент не освещался. Ничего о нем не знал и Куше.

В 12.00 самолеты В-52 поднялись в воздух. В связке с «Пого-22» шел второй бомбардировщик, «Пого-13». «Пого-22» был ведущим. Самолеты имели запас 215 000 фунтов топлива, которого хватило бы для выполнения перелета. Они должны были пройти высоко над Атлантикой, совершить маневр и к югу от Ньюфаундленда найти по радиомаяку свой заправщик. За 100 миль до назначенной точки самолеты должны были прервать всякую связь и идти на сигналы радиомаяка. Маршрут бомбардировщиков был просчитан до мелочей.

Погода над океаном была нормальной, это специально до начала операции изучали военные, посвятив разбору метеосводок достаточное время. Причем анализ погодных условий проводился с использованием слайдов и метеокарт. Сигнал радиомаяка должен был хорошо приниматься приборами бомбардировщиков. Но через три часа, когда они достигли нужной точки, командир «Пого-22» сообщил, что радиомаяка не слышит и заправщика не нашел. Пилот КС-135 сделал аналогичное заявление: самолетов не наблюдает, связи с В-52 не имеет.

Машинам приказали возвращаться на базу. Но командир «Пого-22» лейтенант Кен Пэйн попросил разрешения найти заправщик визуально. Он рассуждал здраво: если бомбардировщики пришли по правильным координатам, они должны были увидеть большой заправочный самолет.

В 15.00 оба самолета наконец-то вышли на цель, заправились и далее собирались сделать разворот и пройти над Бермудами к своей базе в Северной Каролине. В момент связи с землей бомбардировщики находились в 500 милях к северо-востоку от Бермуд. Они намеревались пройти по дуге к северу от островов и взять курс домой. И если не брать в расчет проблемы с нахождением заправщика по радиомаяку, задание было выполнено.

С 15.00 до 16.00 бомбардировщики шли в зоне видимости. Они теряли друг друга лишь на краткое время, когда входили в участки незначительной облачности. В 300 милях к северо-востоку от Бермуд они разошлись на 10 миль друг от друга, причем «Пого-22» находился севернее. Перед тем как разойтись, «Пого-13» прекрасно видел «Пого-22» в трех милях от себя: самолет шел в обычном режиме, его двигатели работали нормально, не было заметно ни малейших повреждений. Это был последний раз, когда кто-либо видел «Пого-22». Он точно исчез среди неба над Бермудами и примерно в том районе, где до него был потерян «Звездный тигр».

Конечно, пилоты не все время поддерживали визуальный контакт. Местами они зарывались в облака и теряли друг друга из виду. Но в погодных условиях над Бермудами не было ничего необычного. Не отмечалось ни сильных гроз, ни сильных ветров. Незначительное ухудшение видимости, переменная облачность, местами слабые грозы — иными словами, это совсем не те условия, при которых «Пого-22» мог потерпеть аварию и камнем пойти вниз. К тому же расстояние между самолетами было так невелико, что вторая

машина заметила бы, что ведущий загорелся или взорвался. Ничего подобного с ним не произошло. Он просто как бы растаял в воздухе.

На поиски «Пого-22» были стянуты все спасательные самолеты и корабли ВВС и ВМФ, находящиеся в районе Бермуд, Было обследовано свыше 280 000 квадратных миль океана, но пропавший самолет, его обломки, тела пилотов — ничто и никогда не было найдено.

Военные этот случай исчезновения самолета комментировать не любят, потому что объяснить его трудно. Обычно указывается, что у «Пого-22» возникли какие-то проблемы с приборами и он потерял ориентацию в пространстве. Ссылаются при этом, что самолет и до этого был не в состоянии запеленговать заправщик. Но это плохое объяснение. От «Пого-22» не пришло сигнала бедствия, он не пробовал связаться со своим ведомым, наконец, его видел ведомый буквально за минуту или менее до исчезновения, и «Пого-22» не выглядел как самолет, терпящий бедствие. Но даже если самолет подвели приборы и он вдруг потерял ориентацию, то что испортило приборы? Что привело к потере ориентации?

Самолет Чака Уоклисса

Странный случай (к счастью, не ставший трагедией) произошел над Бермудами в ноябре 1964 года. Четырехмоторный самолет, который шел курсом на Бермуды, внезапно не смог удерживаться в полете. Со стороны казалось, что машина то проваливается, то снова прыгает вверх. Затем летчик Чак Уоклисс увидел, что крылья самолета охвачены огнем. Он снизил скорость — огонь пропал. Но самолет не слушался управления, он самостоятельно наращивал скорость. С трудом пилоту удалось обуздать машину, после этого странные явления прекратились и он совершил нормальную посадку.

Яхта «Энчантресс»

В 1964 году в Бермудском треугольнике пропала яхта «Энчантресс», хозяином и капитаном которой был Кшиштоф Грабовский — первый поляк, в одиночестве пересекший Атлантический океан, опытный моряк и путешественник. Он отплыл из порта Чарлстон (штат Западная Виргиния) вместе с женой, двумя детьми и другом Джоном Пэлтоном. Погода была прекрасной, прогнозы — еще лучше, поэтому шторм, встретивший их неподалеку от Флориды, был для них полной неожиданностью.

Грабовский по радио обратился за помощью, но для установления точного местоположения яхты нужно было поддерживать с ней постоянную радиосвязь. Грабовский, а потом один из его сыновей непрерывно говорили в микрофон, но их голоса, вначале прекрасно слышные, становились все слабее, как будто судно удалялось со страшной скоростью. Связь прервалась, а когда спасатели прибыли на место, где, по их расчетам, должна была находиться яхта, там не было ничего.

В-25

5 апреля 1966 года тридцатишестилетний Гин Наттрес совершал перелет на бомбардировщике В-25 № 92877 из Майами в Арубу (Вест-Индия). На борту был груз — замороженные цыплята, яйца и детали для самолета. Наттрес связался с «башней» на Бимини и сообщил, что пролет проходит нормально, затем направил самолет к острову Большой Инагуа, который лежит на половине пути между Майами и Арубой. Но он так никогда и не долетел до Большого Инагуа — самолет Наттреса пропал над водами Бермуд. Он не посылал сигнала бедствия, и ни самолета, ни его обломков, ни тела Наттреса так никогда и не нашли.

Наттрес был хорошим и спокойным пилотом, ко времени исчезновения он налетал свыше 4000 часов, из них 1500 часов на В-25. Родные пилота до сих пор сомневаются, погиб ли он на самом деле. Они верят в ходившие некогда слухи, что Гин был связан с разведкой и либо был вынужден инсценировать собственную смерть, либо был захвачен кубинцами. Они

не хотят верить только в одно — что он погиб в треугольнике, над таким спокойным с виду морем.

Исчезновение Гарри Гарднера

Одно из необъяснимых исчезновений экипажей, как пишет А. И. Войцеховский, произошло с яхты знаменитого американского промышленника Гарри Гарднера. В марте 1970 года он отправился из Майами в Пуэрто-Рико и с борта корабля передал сообщение, что через четыре дня будет на месте. Но он туда так и не прибыл и не был найден в результате двухнедельных поисков. Лишь месяц спустя яхта без видимых повреждений, но без экипажа была случайно обнаружена в 800 милях от Пуэрто-Рико, к северу от острова Грейт-Абако.

Навсегда осталось загадкой не только исчезновение владельца судна, но и перемещение корабля за такой небольшой срок на громадное расстояние.

«Стинг-27»

«Стинг-27» — это сверхзвуковой истребитель класса «Фантом 2-F-4E», один из самых мощных и безотказных самолетов на вооружении ВВС США.

10 сентября 1971 истребитель «Стинг-27» с пилотами, лейтенантом Нормом Нортрапом и капитаном Джоном Ромеро, вылетел с базы во Флориде для обычного рутинного задания. Планировался короткий рабочий полет. Летчикам было разрешено лететь в диапазоне высот 12 000—25 000 футов. Прогноз погоды давал облачность с небольшим ветром, видимость до семи миль. Все переговоры с землей фиксировались на пленку.

В 8.05 истребитель оторвался от земли и быстро удалился на 20 миль к югу от Майами, где пилотам было приказано сменить частоту и перейти под управление диспетчеров Центра контроля за полетами. В 8.07, когда самолет находился к югу от Майами уже на 25 миль, контакт был установлен. В 8.08 истребителю разрешили перейти сверхзвуковой барьер. Нортрап пошел на юго-восток, совершая определенные заданием маневры, затем вышел из сверхзвукового режима. В 8.15 он выполнил правый поворот и попросил разрешения подняться до 17 000 футов. Задание практически было выполнено.

В 8.16 на связь со «Стингом-27» вышел другой самолет, выполнявший задание, — «Стинг-26».

«Стинг-26»: «Стинг-27», ваша высота?

«Стинг-27»: Иду на 14 000 футов.

Неожиданно Ромеро спросил: «Как меня слышите?» — «Громко и ясно».

Б это время «башня» заметила, что сигнал от самолета становится слабым.

«Башня»: «Стинг-27», не могу вас опознать. Вы в квадрате Альфа-6?

«Стинг-27»: Роджер, совершаю разворот.

Радар показал, что «Стинг-27» сделал левый поворот на север, затем пошел на правый поворот…

В 8.22 на расстоянии 82 мили от базы контакт с самолетом неожиданно был потерян. Машина исчезла с радаров.

Поскольку с земли связаться с летчиками было невозможно, в воздух подняли другой сверхзвуковой «фантом» — «Стинг-28».

«*Стинг-28* »: «Стинг-27», «Стинг-27», вызывает «Стинг-28». Вы меня слышите?

В ответ — тишина.

«Стинг-28»: «Стинг-27», «Стинг-27», вызывает «Стинг-28». Вы меня слышите?

Безрезультатно.

С земли подняли еще два «фантома» — «Стинг-29» и «Стинг-30». Самолеты направили на поиски пропавшего «фантома», приказав снизиться в полете до 5000 футов, затем — до 1500 футов. Один из пилотов сообщил, что видит странное волнение океана: «Вода изменила цвет. Пятно продолговатое, вытянуто по оси юг-север. Размер 100 на 200 футов». «Вижу в

пяти милях к северу», — ответил второй. Но очень быстро непонятное пятно обесцветившейся воды пропало.

С базы подняли новые самолеты. Поиски велись по всему Гольфстриму, вплоть до Больших Багам, Найти ничего так и не удалось. С 20 по 23 сентября весь район, где исчез «фантом», прочесывали самолеты и корабли военно-морского флота США, Ничего не нашли, хотя район поиска был разбит на квадраты со стороной по 5 миль, искали летчиков и с воздуха и с моря, фиксировали малейшие странные детали. Ничего странного. Никаких следов. Поиски прекратили.

Версий исчезновения истребителя выдвигалось немало. Один из экспертов, отслеживая данные полета «стинга», пришел к выводу, что «самолет, вероятно, был сбит ракетой, а затем исчез с радаров». Если — ракетой, то где многочисленные обломки? Они не могли мгновенно пойти на дно, потому что поиски были предприняты сразу же, как только самолет исчез с радаров. «Стинги» бы их обязательно увидели. Или это обесцвеченное пятно воды? Может, это и был след от сбитого ракетой «фантома»? Но известно, что при попадании ракеты обломки разносит на большой площади, и при этом цвет воды, конечно же, остается прежним. Так что же за пятно видели пилоты «стингов»? И вообще, что за странные изменчивые по конфигурации и расположению пятна в виде вытянутых линий или овалов наблюдают летчики во время полетов над Бермудами? Эти отличающиеся по цвету от морской воды пятна не связаны с перепадом глубин, потому что каждый раз находятся на новом месте. Единственное логичное объяснение, что это могут быть какие-то вихревые движения водных масс. Но единственное ли это объяснение?

«Нэвион А16»

В 15.30 25 мая 1973 года Роберт Корнер вместе с другом Рено Регоном на самолете «Нэвион А16» вылетели из Флориды на Большие Багамские острова. Самолет был полностью заправлен горючим, а полет предстоял короткий — от Флориды до Больших Багам примерно 100 миль.

Проделав половину пути, в Уэст-Палм-Бич (Флорида) пилот связался с центром контроля за полетами в Майами, чтобы выяснить погодные условия по своему курсу. Майами сообщил, что серьезных гроз между Уэст-Палм-Бич и Фрипортом (Багамы) нет. Чтобы не попасть под воздействие атмосферного фронта, Корнеру посоветовали держать курс на юго-восток. Идущий за ними следом самолет получил такие же указания. После этого связаться с Корнером диспетчерам не удалось и сам пилот тоже на связь не вышел.

По тревоге были подняты спасатели из береговой охраны, но они так и не нашли ни самолета Корнера, ни обломков, ни людей. На борту самолета имелись спасательные жилеты, самолет мог продержаться на плаву не менее трех минут, тем не менее Роберт Корнер и Рено Регон исчезли бесследно между Флоридой и Багамами.

«Файтинг тайгер 524»

«Файтинг тайгер 524» — это штурмовой, бомбардировщик КА-6, надежная и выносливая машина, которую с успехом использовали ВВС США.

22 февраля 1978 года такой бомбардировщик взлетел с военной базы в Виргинии и через 20 минут должен был приземлиться на борту авианосца «Кеннеди», находившегося в океане в 100 милях от Норфолка.

Это был обычный тренировочный полет. Самолет летел в нормальном режиме, он отчетливо просматривался на радаре. Он должен был изменить над океаном курс на 270 градусов на запад, чтобы зайти на посадку. Авианосец находился от него всего в 30 милях. В 14.35 бомбардировщик внезапно подал сигнал бедствия. Летчики потеряли радиомаяк «Кеннеди».

Диспетчер попытался связаться с бомбардировщиком, но ответа уже не получил.

Самолет с радара исчез. Диспетчер еще раз попробовал связаться… и увидел, что самолет появился, но сигнал был слабый, почему-то бомбардировщик шел курсом на 220 градусов и находился уже в 12 милях от авианосца. Связи с ним по радио не было. На запросы он не отвечал. Через несколько минут он навсегда пропал с радара.

Поиски, которые вели военные, ничего не дали: самолета или следов катастрофы так и не нашли. А ведь погода была прекрасная, облака наблюдались лишь выше 15 000 футов, туман — выше 17 000 футов. На море была лишь легкая рябь. А бомбардировщик точно провалился среди ясного дня.

Считается, что у пилотов было достаточно времени, чтобы принять правильное решение. В конце концов они могли вернуться, а при нештатной ситуации — катапультироваться, но им, очевидно, это и в голову не пришло.

По мнению экспертов, такая ситуация могла сложиться только в том случае, если из строя вышли все электронные приборы. Экипаж боролся до последнего… и проиграл треугольнику. И куда в конце концов девался сам самолет, если он упал в океане? От него не осталось даже масляного пятна на воде! А ведь поиски начались сразу же…

Еще одна «Дакота»

История с «Дакотой», о которой писал Куше и которую мы уже рассматривали, повторилась через 30 лет, в сентябре 1978 года, и тоже у берегов Флориды.

Самолет «Дуглас-DC-3» N 407D, рейс 902, должен был вылететь из Форт-Лодердейла в Гавану, чтобы там взять на борт двадцать одного американца, которые совершали туристическую поездку на Кубу. Этот рейс был специально обговорен с кубинскими властями, поскольку отношения между странами оставляли желать лучшего. Самолет взлетел из Форт-Лодердейла в 11.29. Была замечательная погода и, связываясь с Майами, пилот пошутил, что хотел бы получить отличную, как по заказу, и погоду около Кубы. Майами проинформировал о погоде на маршруте:

> По вашему маршруту никаких атмосферных фронтов и понижения давления. Тропический циклон все еще к югу от Гаити, берегов Кубы он не затронет. Облачность неоднородная, переменная, формирование облаков на высоте 8000—10 000 футов, местами небольшие грозы и ливневые дожди.

Информация о погоде по маршруту не вызывала опасений. Самолет шел над береговой линией Флориды. Местами висели плотные скопления облаков. Пилот попробовал связаться с Майами, но аэропорт почему-то не отвечал. Тогда он попытался связаться с Гаваной — Гавана слышала его сквозь треск статического электричества. Слов было не разобрать. Связь удалось наладить через летящий высоко самолет, который передавал сообщения рейса 902 в Гавану и из Гаваны на рейс 902. В 12.35 связь неожиданно снова стала громкой и четкой. Но так длилось недолго. Гавана попробовала вести рейс и заметила, что самолет на радарах уходит вправо от своего курса. В 12.43 связь оборвалась совсем и самолет с радаров пропал. Как только это случилось, Майами и Гавана немедленно начали поиски. Район исчезновения был известен, но самолета не было видно — ни сбившегося с пути, ни разрушенного, как не было видно и специфических желтых спасательных жилетов, характерных для «дугласов».

По всему побережью было передано обращение:

> Всем судам в районе Флоридского пролива! Самолет «Дуглас-3» № 407D, летящий рейсом 902 из Форт-Лодердейла в Гавану, Куба, потерян радарами. Цвет самолета бело-синий. На борту четыре человека. Просим все суда вести наблюдение: ищите на воде обломки самолета, желтые спасательные жилеты, людей — граждан США. Береговая охрана Майами.

Но никто не видел ни самолета, ни обломков, ни жилетов, ни людей. Никто ничего не

мог сообщить.

Только какой-то сумасшедший позвонил на телевидение в 23.15, назвался представителем повстанческой организации «Сыновья Уединенной Звезды» и… взял ответственность за исчезновение рейса 902 на себя. Некоторые эксперты от безысходности склонялись к мысли, что, может, эти «сыновья» и на самом деле взорвали «Дакоту». Но наиболее трезвые умы эту версию даже и не рассматривали.

Поиски пропавшего лайнера были прекращены 24 сентября. Объяснить исчезновение и гибель самолета никто так и не смог.

К-219

4 октября 1986 года.

На советской подводной лодке с баллистическими ракетами на борту в районе примерно 1000 км северо-восточнее Бермудских островов в одном из отсеков произошел пожар…

Так прозвучало сообщение ТАСС о гибели нашей подводной лодки К-219. Никто до сих пор не может объяснить, почему погибла эта атомная субмарина.

Атомная подлодка К-219 проводила стандартную разведку у берегов Америки. В годы холодной войны было принято пугать друг друга: то американские лодки оказывались у наших берегов, умудряясь пройти в Черное море, то мы со всем ядерным боезапасом сновали у побережья США. И периодически субмарины друг на друга натыкались, рапортуя своему военному ведомству, что обнаружили врага. А иногда и пытались вывести из строя лодку противника.

На этот раз К-219 должна была продемонстрировать советскому правительству, что в случае угрозы мы сможем сразу же поразить вражеские цели. А поскольку радиус ракет не позволял запускать их с территории страны, то и курсировала лодка поближе к своим предписанным целям. Так она оказалась в треугольнике, опасности которого, конечно, наше военное ведомство не признавало.

К-219, как говорят военные, была престранным гибридом ракетодрома и подводной лодки: там были и ядерные реакторы, и ядерные боеголовки, и обычные торпеды, и несколько центнеров тротила, и оружейный плутоний, и урановые стержни, то есть это был, по сути, плавучий радиоактивный гроб. На случай войны К-219 имела задачей выпустить атомные ракеты по Вашингтону, Детройту и Сан-Франциско. Таковых на борту лодки было шестнадцать штук.

К тому моменту, когда случилась беда, лодка была в плавании уже 30 дней. Ввиду особой секретности миссии она старалась держаться на глубине, чтобы остаться незамеченной. Всплывала субмарина только для сеанса связи с Москвой.

3 октября неожиданно для всех после такого сеанса связи, когда К-219 всплыла на перископную глубину и затем начала погружение, в ракетную шахту по левому борту хлынула вода. Ракету из-за перепада давления раздавило прямо в шахте. Раздался взрыв. В четвертый отсек хлынула вода. Все, кто находился в торпедной части, погибли сразу. Их было трое — капитан 3-го ранга А. Петрачков и два матроса-ракетчика.

В 5.38 по Москве на лодке включилась аварийная тревога. Отсек был задраен. Лодка всплыла. Из пострадавшего отсека по разорванным трубопроводам потек оранжевый ядовитый туман. Туман состоял из компонентов ракетного топлива. Чего только не предпринимали матросы! Сливали топливо, пытались прокачать шахту забортной водой — все было напрасно.

В 6.58 по московскому времени в аварийный отсек вошли спасатели. Все, что они могли сделать, — вынести мертвые тела. Еще через полчаса попробовали провентилировать как этот четвертый отсек, так и два примыкающих — пятый и шестой. Куда там! От переборок пыхало жаром, в пробоину шла вода. В любую минуту этот страшный груз мог пойти на дно. Но и это не все.

Через 14 часов начался пожар. Что и почему горело, специалисты до сих пор не знают. Но горело. Из пятого отсека шел черный дым. Еще через 50 минут включилась аварийная система отключения реакторов. По сути, если бы эта система сработала, реакторы заглушились бы автоматически. Но она почему-то не сработала, точнее, сработала частично: реактор по левому борту отключился а реактор по правому борту— нет. Компенсирующие решетки, вместо того чтобы «утопиться», зависли и не сдвигались с мертвой точки. Отказало электропитание. А реакторы продолжали работать. Их нужно было заглушить любой ценой.

Этой любой ценой оказался матрос Сергей Преминин. Вместе с офицером Беликовым они отправились укрощать реактор, только Беликов от невыносимого жара стал терять сознание, и дальше Сергею пришлось действовать в одиночку. Именно он вошел в реакторный отсек и руками произвел ту работу, которую не смогла выполнить техника. Взрыва не было. Преминин справился. На расстоянии от лодки, в зоне видимости, стояли американские корабли. И все превосходно понимали, что сейчас решается не только судьба К-219 —ее судьба уже была решена, — а всего восточного побережья США.

6 октября в Москву срочно доложили: реактор заглушен, возможность ядерного взрыва и радиоактивного заражения исключается, причин для беспокойства нет. Но… и это был не конец!

По непонятной причине в седьмом [реакторном]) отсеке стало быстро расти давление. Решили давление стравить, открыв вентиляцию. В реакторном отсеке еще оставался Преминин, он крутил проклятые вентили до самой смерти, пока хватало сил. Но они так и не поддались — заклинило заглушку. А к погибающей лодке стали подходить наши суда — «Федор Бредихин», «Красногвардейск», «Башкирия». По первоначальному плану они должны были взять ее на буксир и оттащить на ближайшую базу. Куда там! То, что плавало в центре треугольника, лучше было не трогать. Стали спасать тех, кого могли спасти.

6 октября в 23.03 по московскому времени лодка пошла ко дну. Это погружение наблюдали с ужасом — а вдруг все-таки рванет? Не рвануло. Субмарина мирно легла на грунт Саргассова моря с матросом Премининым на борту. Так она лежит и до сих пор. Наша страна своих героев не помнит, зато американцы искренне считают: матрос Преминин спас США. Они даже сняли фильм про К-219 как знак памяти погибшим морякам, спасшим Америку.

Причины гибели К-219 так и остались неясными. Специалисты, смоделировав ситуацию с лодкой, твердо уверены, что она не могла погибнуть только из-за взрыва в ракетной шахте. Не могут они объяснить, и почему отказало электричество, и почему намертво заело вентиляционную заглушку.

И почему вообще с этой К-219, которая была не лучше и не хуже других лодок, случилась такая беда. Но главный, конечно, вопрос, почему эта беда случилась не в удаленном пространстве Атлантики, а тут — в центре Саргассова моря? Ведь проблемы у лодки бывали и раньше, но с ними всегда справлялись, а тут разом стало отказывать все. И еще одна деталь: когда водолазы со спасательных судов обследовали всплывшую лодку, они увидели, что по ее корпусу идет рваная борозда, которая не могла образоваться ни от взрыва в шахте, ни от повреждения о грунт. Откуда взялась эта полоса? Некоторые инженеры выдвигали версию, что лодку могли таранить. Но у моряков есть своя версия: лодку утопила, а потом утащила на дно «непознанная сила».

Только через много лет всплыла еще одна странная деталь. Когда всех матросов эвакуировали, на лодку пошла специальная команда, а саму лодку взяли на буксирный трос (ее все же хотели и в дымящем виде тащить на базу), так вот этот трос… лопнул. Горбачев потом долго допытывался, как же это могло произойти. В секретной стенограмме, которая чудом попала в руки журналистов, отражен этот любопытный диалог Михаила Сергеевича с членами Политбюро.

Горбачев: Кто определяет длину троса для буксировки лодки?

Главком ВМФ СССР Чернавин : Расчеты делали специалисты.

Горбачев: В каком месте произошел обрыв?

Чернавин: Это пока не установлено: там ночь, темно, волна.

Горбачев: Может быть, буксирный трос потянул лодку вниз?

Чернавин и Маслюков (заместитель председателя Совмина СССР) хором: Масса троса несоизмерима с весом подводной лодки, он не мог повлиять на ее гибель.

Но трос-то оборвался! Странно и другое. До того, как трос оборвался, лодка вовсе не собиралась тонуть. Да, она дымила, но хорошо держалась на плаву. Так что же утащило К-219 в бездонную могилу, на дно Саргассова моря?

Рейс 5054

19 марта 2001 года самолет «Комэр», следующий рейсом 5054 из Нассау в Орландо (Флорида), вынужден был совершить посадку на аэродроме Уэст-Палм-Бич во Флориде из-за сильного обледенения. Когда самолет находился над океаном на высоте 18 000 футов, неожиданно отказала системы борьбы с оледенением. Сначала коркой льда покрылось лобовое стекло, и пока боролись с этой неприятностью, лед стал покрывать правый двигатель и крылья. В результате самолет начал заваливаться налево, а при попытке его выровнять — направо и уходить носом к земле. Система информации о положении самолета в воздухе бездействовала. Самолет стал терять скорость. В любую минуту он мог сорваться в штопор. Пилотам с трудом удалось выровнять машину и снизиться до 10 000 футов. После этого они совершили посадку на аэродроме во Флориде.

На этот раз раненых и погибших не было, самое большее, что пережили пассажиры, — страх. И хвостовой стабилизатор успел получить очень серьезные повреждения. Но самое интересное, при проверке работы приборов на земле никаких сбоев в работе систем замечено не было.

Но что же все-таки происходит в треугольнике? Почему там отказывают самые надежные и современные приборы? И почему у некоторых людей после пребывания внутри бермудской зоны появляются странные способности?

Рожденная в треугольнике

Супружеская пара из Германии совершала круиз по маршруту Багамы — Майами. Жена была беременна, но срок родов еще не наступил. Погода стояла ясная, солнечная, море оставалось спокойным.

Внезапно все, находившиеся на борту судна — и члены команды, и пассажиры, — без всяких видимых причин почувствовали сильную тревогу, а затем чуть не впали в панику от неясных недобрых предчувствий. Эти ощущения продолжались в течение 45 минут. У женщины из-за этих странных переживаний начались преждевременные роды — таким образом появилась на свет Мина. Это случилось в январе 1995 года.

А в 2000 году необычным ребенком заинтересовались немецкие врачи. В возрасте пяти лет Мина обладала способностью читать мысли людей и передвигать мелкие предметы одним только взглядом. Малышка в девяноста случаях из ста правильно угадывала мысленные команды людей, с которыми общалась. Психотерапевт Гюнтер Бейл, под наблюдением которого находится эта удивительная девочка, полагает, что ее генетическая структура была изменена под влиянием неизвестной силы, действующей в районе Бермудского треугольника.

Вначале родители Мины только удивлялись ее способностям, сейчас удивление все больше сменяется тревогой. Они видят, что способности эти развиваются: если дело пойдет так и дальше, Мина может стать суперэкстрасенсом. Но как она использует свои силы — во благо или во зло? Этого пока не может сказать никто. Кроме того, не отдавая себе отчета в своей необычности, дитя может нанести себе вред и даже убить себя.

Так, во всяком случае, пишут в прессе. Конечно, сегодня появляется на свет немало детей-экстрасенсов, и не только в треугольнике. Ввели даже особый термин, чтобы обозначать таковых детишек, — «дети индиго». И даже сам факт рождения такого ребенка в опасной зоне ничего еще не значит. Но спросите себя: а если бы девочка Мина выбрала для рождения другой уголок планеты, оказалась бы она в списке «индиго»?

Восставший из мертвых

Шкипер рыболовецкого судна Барни Спунер скончался во время плавания и был похоронен в море в традиционном мешке с грузом, привязанным к ногам. Произошло это неподалеку от Бермудских островов. Свыше 72 часов тело сорокалетнего шкипера плавало в таинственных водах, а потом он, живой и невредимый, очнулся на борту своего траулера «Матильда-2». Шкипера, мирно спящего на палубе, обнаружили матросы. Он был совершенно сухим, без похоронного мешка, но в том же костюме, в каком был отправлен в пучину Вот что рассказал сам Спунер:

> Я видел сотни погибших — бесформенные трупы с пустыми глазницами и колышащимися волосами. Я видел призраки кораблей и самолетов… Это было похоже на кошмар, но не пугало меня. Я знал, что мертв так же, как все эти люди. И в то же время ощущал, будто наблюдаю за происходящим со стороны.

Путешествие Спунера в иной мир началось после того, как с ним случился инфаркт на борту траулера во время ловли рыбы около Бермудских островов. Вместе с ним на судне находились его жена Лилиан, два сына — Джонатан и Барт, а также три члена экипажа. Вот что рассказал восемнадцатилетний Джонатан:

> Мы были убеждены, что отец умер. Он неожиданно упал, и все кончилось. Сердце не билось, пульс не прощупывался, дыхание отсутствовало. Мы хотели доставить тело в город Сент-Джордж и известить местные власти о трагедии, но мама и слышать не хотела об этом. «Папа, — сказала она, — всегда настаивал на том, чтобы его похоронили в море. Так оно и будет». Пришлось выполнить волю отца. Положили его тело в мешок, а затем опустили в море, которое отец так любил.

Спунер не знает, сколько времени продолжалось его невероятное путешествие. Он только помнит, что ощутил какой-то рывок, и в следующий миг моряк уже видел свое тело лежащим на палубе. Удивительно, но он понимал, что это было именно его тело. Видел, как Барт вышел на палубу и замер над ним с искаженным лицом. Потом мир перевернулся, и вот уже бывший мертвец вглядывается в лицо склонившегося над ним сына…

Вне зоны логики

Некоторые события, которые происходят на Бермудах, вообще не поддаются логическому анализу. Их молено было бы списать, посчитать фантазией, вымыслом, сочиненным для поддержания мифа о таинственном треугольнике, если бы свидетелями таких происшествий не оказывались вполне уважаемые люди, к мнению которых стоит прислушаться, — сотрудники береговой охраны, диспетчеры в аэропортах и другие госслужащие, которые обязаны регистрировать любые сигналы бедствия.

Они честно заносят поступающие звонки и вызовы по радио в свои компьютеры, даже

и не предполагая, что потом события начнут развиваться таким образом, что проще было бы такие сообщения игнорировать. И им приходится составлять по прошествии времени отчеты и объяснять, что, как и почему произошло. Такие свидетельства нельзя подделать задним числом. Их приходится учитывать и анализировать.

Конечно, для тех, кто занимает позицию Куше, такие события крайне нежелательны, поскольку они выглядят некоторым образом бредово. Но и отмахнуться от них нельзя, поскольку они произошли. А объяснять? Вот с этим все очень сложно. Привычными ссылками на погоду или даже сумасшествие пилотов и капитанов объяснить их не получается.

Значит, все-таки треугольник? Значит, в нем происходят вещи, иногда странные и выходящие за границы разумного?

Да, треугольник. Но нельзя говорить, что события полностью необъяснимы. Нужно искать объяснение, хотя это и трудно, и такое объяснение может противоречить нашему повседневному опыту.

Исчезнувшее время

В 1960 году пассажирский самолет, выполняя обычный рейс, должен был совершить посадку в аэропорту Майами. Пилот передал на землю свои координаты, для самолета была приготовлена посадочная полоса, и в этот момент он исчез с радаров. В аэропорту пришли к печальному выводу: разбился. Но через 10 минут самолет снова появился на радарах! Он заходил на посадку! И благополучно ее совершил.

Ни пилоты, ни пассажиры не заметили ничего необычного. Для них ничего не произошло. И когда им объяснили, что 10 минут их не было «среди живых» и диспетчеры уже похоронили рейс, они были очень удивлены. Можно было бы посчитать это особенностями Бермуд — ведь потеря летательных аппаратов радарами в этом районе не редкость, если бы не одно «но». Дело в том, что часы у всех, кто был на борту лайнера, показывали другое время — на 10 минут назад. И куда девались эти 10 минут полетного времени, до сих пор не знает никто.

4 декабря 1970 года пилот Брюс Джернон взлетел из аэропорта на Багамах. Буквально сразу после того, как он занял свой эшелон, самолет попал в густую облачность. Но с такими облаками ему еще никогда не приходилось встречаться. Они, как он позже рассказывал, выглядели как «бублик» с «тоннелем» внутри. И он вошел в этот странный тоннель и летел среди облаков, окружавших его «стенами». На земле его самолет больше не фиксировался радарами. А потом вдруг он вылетел из зоны облачности, вышел из странного тоннеля — и снова было ясное небо и аэропорт прибытия совсем рядом.

Самое странное в этой истории тоже не то, что самолет был потерян радарами, а потом благополучно найден, а то, что расчетное время полета по маршруту, который был Джернону прекрасно известен, занимает 1 час 15 минут. Благодаря «тоннелю» его полет занял всего 45 минут… Что случилось с получасом полетного времени?

На этот раз и часы пилота, и часы на земле показывали одинаковое время. Скорость? Но самолет Джернона не мог лететь почти вдвое быстрее! Он был опытным летчиком и человеком, не склонным к мистикё. Но с той поры он стал изучать природу странных явлений, чтобы хотя бы немного понять, с чем они могут быть связаны. Он зафиксировал на фотографиях «тоннельные» облака. Оказалось, что это явление отнюдь не исключительное и весьма распространенное на Бермудах. Он назвал такие образования «тоннельными вихрями».

За время исследований Джернон видел, как образуются подобные «тоннели».

Облака словно начинают скручиваться, образуя тоннели пятимильной длины, но с разными диаметрами: иногда свободное пространство в диаметре достигает мили, иногда трех миль. Полет сквозь «дырку в облаках» занимает около трех минут. Во время полета происходит что-то со временем и пространством: самолет проходит «тоннель» за три

минуты.

Джернон много раз с того, первого случая летал по тоннелям внутри облаков, и всегда этот полет занимал около трех минут. На самом деле за это время самолет преодолевал расстояние, которое должен был бы пройти за полчаса. «Стены» тоннеля, рассказывал Джернон, точно вращаются против часовой стрелки.

Кроме тоннелей в облаках Джернон сталкивался и с чудовищной электрической активностью. В зонах гроз при ясной погоде образуются шаровые молнии, иногда целыми «семьями» — до пяти штук. И, конечно, если самолет попадает в такую зону, где есть шаровые молнии, то с ним могут произойти разные неприятные вещи, которые в худшем случае приведут к разрушению машины. Каким-то образом эти явления связаны с сильными электромагнитными штормами.

Еще одно страннейшее явление треугольника — двояковыпуклые хрусталиковые облака (облака в виде линзы, или — если вам так больше нравится — летающей тарелки). Они имеют строго симметричную форму и почему-то связаны с теми областями океана, где наблюдается та самая белая вода, в которую, по последним словам несчастного капитана Тэйлора, опустились их пропавшие «эвенджеры». Очень часто белые воды образуются около мелководных Багамских банок, а иногда можно видеть странное зрелище: участок белой воды с овальным пятном внутри совершенно нормального цвета. То есть такой же «бублик», только не в воздухе, а на море. Хрусталиковые облака и шаровые молнии базируются точно над этими участками! Точно белые воды управляют формированием воздушных масс. Причем некоторым смельчакам, изучающим природу аномальных явлений, удалось взять пробу белых вод и сделать химический анализ. Оказалось, в них очень высокое содержание серы с примесью лития. Такое соотношение элементов характерно… для термоядерной реакции.

Мистика? Нет, реальность. Но каково, однако, диспетчерам, которые отслеживают самолеты на радарах!

Некоторые случаи вообще отдают чертовщиной.

«Неправильные» самолеты

12 мая 1999 года самолет, приближаясь к Нассау, исчез с радаров. Диспетчеры смотрели, как он начинает снижение. Вот он перешел нулевую отметку… и исчез. Никакого самолета на посадочной полосе! В такой ситуации остается только вытирать со лба холодный пот. Но это не конец истории! Самолет вновь появился на радарах… и с нулевой отметки стал подниматься вверх: 100 футов… 200 футов… 500… 1000… 1300 футов… достиг устойчивости… и исчез! И это не шутка! По поводу этой «шуточки» 24 июня того же года сотрудникам аэропорта Нассау пришлось давать отчет вышестоящей инстанции!

30 декабря 1998 года самолет «Бичкрафт» с четырьмя человеками на борту не смог взлететь и прямо со взлетной полосы свалился в море. А ведь до полета он был осмотрен. Было зафиксировано, что он не был перегружен, наобррот, до полной загрузки ему не хватало 300 фунтов веса. Все системы у него работали нормально. И пилоты не были самоубийцами, и накануне у них не случилось обильных возлияний. Тем не менее самолет пропахал всю взлетную полосу, не в силах от нее оторваться! Его мощные двигатели, которые работали в полную силу, так и не смогли поднять его в воздух! По этому поводу проводилось расследование, которое так ничего и не дало. Полноценный современный лайнер, проверенный механиками, кувырнулся в океан!

15 февраля 1994 года в Пуэрто-Рико идущая на посадку «Сессна-172» при ясном небе попала в бурю прямо над своей полосой, подпрыгнула в небе, провалилась на 80 футов и упала на жилой дом.

Но самые, конечно, необъяснимые вещи связаны с прохождением в эфире сигналов бедствия. Не один диспетчер, наверно, поседел от таких сигналов.

Голос с того света

11 февраля 1980 года курсант гражданской патрульной службы Питер Дженсен на легком самолете «Бичкрафт» № 9027Q совершил взлет на острове Сент-Томас. Сохранились документы, подтверждающие, что взлет ему был разрешен. Механик аэропорта им. Гарри Трумэна видел, как самолет благополучно оторвался от земли. Время взлета точно известно: 4.15. Спустя четыре часа, в 8.38, самолет, идущий рейсом 667 в 400 милях от Бермуд, поймал очень странный сигнал бедствия. Пилот назвал номер своего самолета — № 9027Q и попросил о помощи. Сообщение выглядело так:

Нахожусь в шести с половиной милях от Майами, потерял оба двигателя, падаю .

Пилот сообщил о трагедии на «башню» в Майами. В 8.53 поступило второе сообщение, снова сигнал бедствия. Его приняли уже два самолета — все тот же рейс 667 и рейс 924 (обе машины находились в 300 милях от Бермуд). Это сообщение было еще хуже:

Нахожусь в 150 футах от земли, заблудился среди об лаков.

Пилоты растерялись: какие облака в 150 футах от земли? Но передали и второе сообщение на «башню». «Башня» попробовала вызвать странного пилота № 9027Q. Безуспешно. В Майами решили, что он все-таки упал. Начались поиски вокруг Майами. Безрезультатно.

Никаких облаков — ни высоких ни низких — на Майами не было. Стояла чудесная ясная погода. Береговая охрана проверила океан, куда мог упасть самолет. Никаких следов. Диспетчеры ломали голову, почему оба сигнала бедствия поймали самолеты около Бермуд? Может быть, неопытный курсант перепутал Бермуды и Флориду? Перепутал облака с чем-то иным? Но это тоже не конец истории.

В 20.05 все того же дня диспетчер «башни» на острове Кайкос (на половине пути между Майами и Сан-Хуаном) принял новое сообщение:

Нахожусь в 10 минутах от аэропорта, прошу разрешения па посадку самолет № 9027Q!

Диспетчеры, которые ничего не знали о поисках № 9027Q около Майами, сочли сообщение обычным и подготовили посадочную полосу. Но никакой самолет на нее не приземлился…

Было проведено расследование, но что могло это расследование показать? Что у пилота был запас горючего на пять часов полета, а последнее сообщение было получено через 11 часов после того, как горючее кончилось, точнее, через 16 часов после взлета. Предположить, что самолет может продержаться в воздухе без топлива в течение 11 часов, да еще и без двигателей? Но это полный бред. Тогда — что? Не были ли сообщения посланы гораздо раньше? Но почему тогда их получали с таким интервалом и в самых разных местах треугольника, там, где пилот не должен был находиться?

Вопрос, где он мог находиться и когда радировал о своих трудностях, остается открытым… и необъясненным. Если бы все эти сообщения не были задокументированы официально, все это вполне сошло бы за дурную шутку. Но пилот Дженсен действительно пропал. И ни у кого нет сомнения, что он сообщал о себе. Удивительно только, что с его самолета не поступил автоматический сигнал бедствия.

Еще более странный случай произошел 6 января 1981 года. Был чудесный ясный день, море на редкость спокойно, почти безветренно, отличная видимость. Самолет «Бичкрафт» пилота Спектора совершил перелет из Майами в Бимини (и это зафиксировано аэропортом в Майами), где взял на борт троих пассажиров (имена их известны — Армандо Миленес, Марсело Кookели и Сандра Вильямс), затем в 10.30 вылетел с Бимини в Нассау. У летчика возникли какие-то проблемы в полете. И вот теперь он пытался связаться с «башней» в Нассау.

Спектор: Нассау, Нассау, вызывает «Бич-Бонанза-35» № 5805С.

«Башня»:, Говорите.

Спектор: Я «Бич-Бонанза-35» № 5805С, летим на высоте 3000 футов. Четыре

пассажира на борту, четыре желтых спасательных жилета. Цвет самолета бело-зеленый. Пилот Роберт Спектор. Нахожусь приблизительно в сорока минутах пути. Запас топлива на пять часов. Скорость 130 узлов.

Диспетчеры подсчитали, что ориентировочное время приземления рейса — 11.20.

Самолета не было и через 20 минут сверх положенного времени.

В 11.41 с «башней» в Нассау связался еще один пилот, самолет № 46688.

Самолет № 46688 — Нассау . Только что слышал сигнал бедствия. Какой-то летчик сообщил, что падает в море.

«Башня» в Нассау вышла в эфир и попросила минуту тишины (так делают, чтобы услышать слабый сигнал). Но в эфире было все спокойно. Пилот сказал, что слышал сигнал, когда зашел на посадку на острове Экзума в 100 милях от Нассау, то есть совсем не в том районе, где мог бы находиться № 5805С.

Проверили, не было ли других сигналов бедствия. Нет. Аварийную посадку просил только № 5805С. Но… он не мог находиться около Экзумы. Пилота попросили снова набрать высоту и попробовать связаться с терпящим бедствие самолетом. Тот поднялся до высоты 8300 футов и вышел в эфир:

Самолет № 46688 . Самолет, терпящий бедствие] Говорит борт № 46688. Свяжитесь с 688. Самолет, терпящий бедствие! Говорит борт № 46688. Свяжитесь с 688.

Никакого ответа. Сделав еще круг, пилот пошел на посадку.

И хотя самолет Спектора не должен был находиться в. районе Экзумы, береговая охрана начала обследовать рифы вокруг этого острова. В течение 30 минут были подняты все спасательные службы. Без результатов.

В 17.00 сигнал бедствия услышал еще один самолет, № 2712L. Он слышал сигнал бедствия три раза.

На «башне» в Нассау не верили своим ушам.

Пилот подтвердил: тип самолета — «Бичкрафт». Цвет самолета — бело-зеленый. Позывные — № 5805С.

Да, это были позывные пропавшего самолета. Только… к 17.00 у него уже давно, полтора часа назад, должно было кончиться горючее.

Последний самолет, принявший сигнал, находился над рифом Норман, недалеко от Экзумы. Так что же выходит, самолет Спектора до сих пор находится у острова Экзума? Почти через пять часов?

«Башня» Нассау связалась с диспетчерами рифа Норман. Оказывается, те тоже слышали сигнал бедствия почти два с половиной часа назад. Выстроив цепочку из посланных в эфир сигналов бедствия, можно было констатировать, что самолет посылал их либо после своей гибели, либо из неизвестной точки, где время идет по другим законам, а горючее никогда не кончается.

Все спасательные операции у острова Экзума так ничего и не прояснили. Бело-зеленый самолет не видел больше никто и никогда.

31 марта 1984 года в 8.23 самолет «Сессна-402В» рейса 201 вылетел из Форт-Лодердейла в Бимини, Ему нужно было только пересечь Флоридский пролив. Самолет упал в 35 милях от берега. Во всяком случае, именно это место отметили радары. Необычным было то, как самолет падал. Внезапно он сбросил скорость до 90 узлов в час — недопустимо малой, чтобы удержать машину в воздухе, — но он упал не сразу, а еще четыре минуты спокойно летел вперед. И только потом, уже с высоты 5400 футов, камнем пошел вниз.

Никакого сигнала бедствия самолет не подавал, словно бы пилот даже не замечал, что его скорость недопустима. Но не это самое интересное и необъяснимое. Сразу два свидетеля сообщили, что видели падение самолета. Первая свидетельница, женщина, наблюдала падение с северо-восточной оконечности Бимини. По ее словам, машина была хорошо видна и упала в воду в миле от берега. Второй свидетель не видел самолета, но наблюдал огромный всплеск в океане, и тоже у Бимини. Но именно там рейс 201 никак не мог находиться! Так

что же видели тогда свидетели? Призрак рейса 201? Мираж? Какое-то особое типично бермудское явление? Так и хочется воскликнуть: разумный океан Солярис!

А исчезновение чартерного рейса 3 ноября 1978 года? Небольшой самолет «Пайпер Навахо» в 18.39 вылетел с острова Сеит-Круа (Виргинские острова). Направлялся он на остров Сент-Томас, где должен был взять пассажиров, поэтому на борту находился только экипаж. Было дождливо, но видимость относительно хорошая — 7 миль. Через две минуты после взлета пилот вызвал аэропорт Сент-Томаса и попросил разрешения на посадку:

«Пайпер Навахо»: Сент-Томас, говорит рейс пять девять девять один два «Навахо» Восточно-Карибских авиалиний, нахожусь в 15 милях к югу, прошу посад ісу.

Аэропорт: Восточно-Карибские авиалинии девять двенадцать, посадку разрешаю, идите на Малую Сабу, девятая взлетно-посадочная полоса.

«Пайпер Навахо»: Роджер.

Радар точно показывал местоположение самолета. В 18.43 он был в 14 милях от Сент-Томаса.

В 18.48 самолет пролетел над островом Малая Саба, который находится в 2,5 милях от Сент-Томаса. С девятой взлетно-посадочной пошел в небо самолет DH114. Полоса была пуста и ярко освещена красными и зелеными огнями.

Диспетчер, дежуривший в тот вечер, запомнил эту картинку навсегда. Он выглянул в окно и проверил, все ли в порядке. Затем снова взглянул на радар. Вот уходящий ввысь DH114, но где «Пайпер Навахо»? Он только что был над Малой Сабой! Радар не показывал там больше никакого самолета.

«Восточно-Карибские авиалинии девять двенадцать, — напрасно взывал в пустое небо диспетчер, — я вас потерял, назовите свои координаты… Восточно-Карибские авиалинии девять двенадцать, я вас потерял, назовите свои координаты…»

Ответа не было. Тут же были подняты по тревоге береговая охрана и морская авиация с базы Рузвельта, но так ничего и не нашли. А самолет «Сессна-172», который следовал тем же курсом сразу за «Пайпер Навахо», исчезнувшую машину тоже не видел: ни взрыва, если он был, ни падающих обломков, ни всплеска в море — ничего. Однако интересно, что некоторое время после исчезновения самолета с радара еще слышали его электронный сигнал. Известно, что разбившийся самолет таких сигналов подавать не может.

Поскольку все эти факты запротоколированы и признано, что они произошли в действительности и именно так, как здесь изложены (разве немного в сокращенном виде), то возникает вопрос: что же происходит в треугольнике?

Какая сила буквально «проглатывает» там самолеты и корабли? И если после описания этих неудобных для рационального сознания фактов вы мне скажете, что самолеты и корабли пропадают не только в Бермудском треугольнике, то я вам отвечу так. Да, они пропадают, и часто бесследно, не только на Бермудах. Но только на Бермудах (или еще в паре особых мест земного шара) они пропадают так.

Свидетельства выживших

Впрочем, не все погибают и исчезают в треугольнике. Некоторым счастливчикам удается и выжить. И тогда они рассказывают странные истории, в которые граждане здравомыслящие верить отказываются. Потому что если в эти истории верить, то на душе становится неспокойно. То, о чем говорят очевидцы, не должно было произойти ни с кем и никогда. А если и происходит, то в фантастическом мире, где не действуют известные нам законы физики. Только в том странном мире может утонуть то, что не должно утонуть, или исчезнуть то, что не может исчезнуть, как и не может вдруг появиться то, что не может

появиться.

Может быть, эти люди немного не в себе? Да нет, они нормальные. Просто им довелось увидеть то, что ни мне, ни вам видеть не приходилось. И их рассказы столь же странны, как и приведенные выше рассказы сторонних наблюдателей. Но эти люди были не наблюдателями. Они были участниками непонятного для нас действия. И спаслись они, скорее всего, по чистой случайности. Им просто повезло. Поэтому я начинаю, как это делают в суде, вызывать свидетелей. Итак, достопочтенный суд и господа присяжные заседатели, свидетель первый…

Свидетель № 1
Брюс Джернон

С пилотом Брюсом Джерноном мы уже знакомы, Послушаем его показания .

— Господин Джернон, обещаете ли вы говорить суду правду, и только правду, и ничего кроме правды?

— Да, Ваша честь.

— Тогда расскажите суду, что вы видели во время своего полета… гмм… сквозь так называемый тоннель?

— Охотно, Ваша честь.

У нас с отцом был собственный самолет, и начиная с 1967 года мы постоянно летали на Багамы и на остров Андроса. Мы сделали множество таких полетов и никогда не сталкивались с чем-то необычным. И в тот день 4 декабря 1970 года все тоже казалось нормальным. На борту с нами был деловой партнер отца Чак Лафайетт, и мы спокойно взлетели из аэропорта Андроса на новеньком «Бичкрафт-А36».

Сразу после взлета я заметил прямо перед нами, где-то на расстоянии мили, небольшое облако. Оно висело над океаном очень низко, примерно в 500 футах. Знаете, такое обычное хрусталиковое облако, двояковыпуклое, только так низко я этих облаков никогда не видел.

Метеосводка была хорошая, так что нас облако не испугало, и мы продолжили полет. Но облако вдруг стало превращаться в огромную тучу, состоящую из кучевых облаков. Мы поднимались на высоту в 1000 футов, и облако тоже поднималось вместе с нами. Оно росло буквально на глазах. И мы не смогли от него увернуться, оно захватило наш самолет. Мы поднимались, но уже в нем еще 10 минут, прежде чем вырвались на свободу.

Высота была 11 500. футов, небо ясное. Я выровнял самолет, выбрал оптимальную для полета скорость 195 миль в час; Тогда я посмотрел назад и был страшно удивлен. Облако, из которого мы вышли, было огромным, оно выглядело как гигантский полукруг, оно тянулось миль на двадцать, я не видел, где оно кончается.

Вскоре перед нами появилось еще одно облако, оно висело около острова Бимини. Оно напоминало то облако, из которого мы только что выскочили, только это было еще больше, оно уходило до высоты в 60 000 футов, и, когда мы приблизились к нему на несколько миль, нам показалось, что оно касается земли. Оно было прямо по курсу, и мы в него вошли.

Это было странное зрелище. Сразу все вокруг почернело, хотя дождя не было, видимость — мили на четыре-пять. Никаких зигзагов молний, только странные белые вспышки, очень яркие, которые освещали все вблизи нас. И чем глубже мы входили в облако, тем ярче и чаще становились эти вспышки.

Мы сделали поворот на 135 градусов и полетели к югу, чтобы выйти из облака. Так мы летели 27 минут. Мы думали, что можем дойти до края облака и обогнуть его, но, сделав шесть-семь миль, поняли, что оно идет по кривой на восток. А еще через минут пять стало совершенно ясно, что то облако, из которого мы вырвались у Андроса, и это облако у Бимини было одним и тем же облаком. Это была его вторая часть, противоположная сторона странного кольцевидного тела. Очевидно, облако образовалось над Андросом и стало расти как пончик, гигантский пончик с диаметром 30 миль. Это было невозможным, но другого

объяснения мы не нашли. Мы поняли, что попались в ловушку и не можем ни выйти из облака, ни обогнуть его, ни пролететь под ним.

Миль через тринадцать я увидел какой-то U-образный разрез в облаке. У меня не было никакого выбора — я повернул и попробовал пройти в этот разрез. И когда мы приблизились, я обнаружил, что это как бы отверстие в облаке. Это отверстие выглядело как прекрасно сформированный тоннель примерно в милю шириной и миль в десять длиной, мы видели на другом конце тоннеля синее небо. Но я заметил, что этот тоннель словно бы сжимается, поэтому увеличил скорость самолета. Мы шли теперь под 230 миль в час, на предельной скорости. И когда мы вошли в тоннель, он стал совсем узким, диаметром в 200 футов. Словно мы попали в шахту. И если мне раньше казалось, что длина тоннеля 10 миль, то теперь выглядело так, что его длина не больше мили. Со стороны выхода я увидел солнечный свет, он был белым и как бы шелковистым. Стены тоннеля были совершенно круглыми, и они все сжимались и сжимались. Вся внутренность тоннеля была испещрена мелкими серыми нитями облаков, которые крутились против часовой стрелки прямо перед самолетом и вокруг самолета.

Мы прошли этот тоннель примерно за 20 секунд, и секунд пять я испытывал странное чувство невесомости, меня словно бы тянуло вперед. Когда я оглянулся назад, у меня перехватило дыхание: стены тоннеля сжимались, было видно, что они разрушаются, разрез исчезает и вся эта серая масса медленно вращается по часовой стрелке.

Все наши электронные и магнитные навигационные приборы работали со сбоями. Самолет летел совершенно прямо, а стрелка компаса медленно двигалась по кругу. Мне удалось связаться с Майами, и я сообщил, что мы находимся где-то в 45 милях к юго-востоку от Бимини на высоте 10 500 футов. Диспетчер Майами ответил, что не видит нас на радаре в этом районе.

Все было очень странным. Мы думали, что на выходе из тоннеля будет синее небо, но мы шли в унылом серовато-белом тумане. Видимость была не больше двух миль, мы не видели ни океана, ни горизонта, ни чистого неба. Воздух был мутным, но никакого дождя или молний. Я нашел название для этого воздуха — электронный туман. Я так назвал это явление потому, что у нас отказали приборы. Я положился только на интуицию и летел на воображаемый запад. В этом электронном тумане мы провели около трех минут.

Внезапно с нами связался диспетчер: он опознал наш самолет — тот был недалеко от Майами-Бич и летел на запад. Я посмотрел на часы и увидел, что мы летим всего 34 минуты. Мы не могли быть у Майами-Бич, мы должны были только приблизиться к Бимини.

Потом туман стал исчезать, он словно ломался, с обеих сторон от нас появились какие-то горизонтальные линии. Затем линии стали похожи на разрезы в четыре или пять миль длиной. Сквозь них мы видели синее небо. Эти разрезы стали расти, расширяться, соединяться. Через восемь секунд они все соединились, и туман исчез. Вокруг меня было только сверкающее синее небо, прекрасное и необычайно яркое. А внизу я увидел Майами-Бич.

Когда мы приземлились на Палм-Бич, оказалось, что наш полет занял всего 47 минут. Я подумал, что это ошибка, может быть, барахлит таймер самолета, но все наши часы показывали 15.48, а вылетели мы в 15.00. Никогда прежде я не долетал от острова Андрос до Палм-Бич быстрее, чем за 1 час 15 минут, и то на прямом маршруте. А тут мы явно кружили и проделали не менее 250 миль. Как может самолет преодолеть 250 миль за 47 минут?

Только чудом наш полет завершился благополучно. Долгое время мы об этом происшествии даже не говорили. Я не мог логически объяснить, что с нами тогда произошло. Но я ощущал, что мне нужно это понять, по нескольку раз в день я переходил от одного объяснения к другому. Только в 1972 году я узнал о Бермудском треугольнике, о том, что там пропадают корабли и самолеты. Я узнал, что причиной может быть какая-то деформация времени. И тогда я понял: искать ответ нужно в этом направлении. Чтобы пролететь тоннель длиной 10–15 миль, нам потребовалось бы четыре минуты. Ровно столько,

чтобы пройти сквозь грозу и выйти к ясному небу. Мы не выходили из облаков все 90 миль до Майами и преодолели 100 миль пространства и 30 минут полетного времени всего за три минуты.

— Свидетель Джернон, а вы не видели сине-зеленых вспышек во время своего полета в тоннеле?

— Нет, Ваша честь. Не было иных цветов, кроме серого, это и есть настоящий цвет электронного тумана. Что же касается зеленых вспышек, я их видел три раза на Флориде-Кис. Они ярко-зеленые и медленно разгораются, достигая наибольшей яркости, длятся от 10 секунд до минуты.

— Что вы еще можете сказать по поводу тоннеля?

— Когда мы вылетали из тумана, Ваша честь, немного тумана оставалось на концах наших крыльев. Он держался за крыльями еще секунд десять. Мне кажется, что мы летели внутри тумана как при ясной погоде, что туман был как бы присоединен к самолету: не я летел сквозь туман, а я летел с туманом. Вероятно, именно это и приводит к дезориентации пилотов в тумане.

— А что вы можете сказать о зеленой вспышке?

— Как и электронный туман, это очень интересное явление. Я жил в Ки-Уэсте 15 лет, но видел такие вспышки всего три раза. Зеленая вспышка появляется, когда солнце заходит за линию горизонта и мгновенно меняет цвет с апельсинового на зеленый.

— А какие иные явления во время полетов в треугольнике вы наблюдали?

— Я видел множество НЛО…

— Свидетель, мы говорим о серьезных вопросах.

— Ваша честь, я и говорю совершенно серьезно. Любой неизвестный объект в небе — НЛО. Я не сторонник инопланетной версии, по моему мнению, это один из видов шаровой молнии.

— Хорошо, тогда мы вас слушаем.

— Ваша честь, я видел множество НЛО, но не в последние 20 лет. Первый раз это было во Флориде. Это было нечто, напоминающее вентилятор, что могут засвидетельствовать члены моей семьи.

— Не надо, продолжайте, мы вас слушаем.

— Этот объект маневрировал в небе, и мы наблюдали его около получаса. Он был примерно 100 футов в диаметре, ярко-белый и находился на расстоянии мили от нас. Потом я видел НЛО во время шторма. Это произошло спустя месяц после того, как мы пролетели сквозь тоннель.

На этот раз мы летели ночью и шли на восток от Майами к Бимини на высоте 10 000 футов. Когда мы были в нескольких милях от берега, мы заметили на востоке, очень далеко, янтарный свет. И вдруг этот свет стал двигаться к нам с невероятной скоростью. Скоро он был точно перед нами. Этот объект сверкал, как янтарь, если через него пропустить свет, он был похож на блюдце диаметром 300 футов. Он казался таким массивным, точно сделан из какого-то твердого вещества, а не из света. Мне пришлось сделать левый поворот, чтобы избежать столкновения, но, когда я оглянулся, он уже пропал.

Конечно, это могло быть иллюзией, но эту иллюзию видели все, кто находился на борту. И что характерно, мы летели точно по тому же маршруту, на котором попали в туман. Это не могла быть луна, она появилась на небе только через час.

Еще через год я видел НЛО, когда возвращался из Каролины. Мне даже удалось его сфотографировать. И он имел точно такую же форму, что и тот объект, с которым я едва не столкнулся над океаном. И опять же полная луна появилась спустя час.

Еще через год я летел в Делфрэй-Бич, и снова за час до появления полной луны я увидел НЛО. На этот раз их было пять, и они шли на огромной скорости с севера на юг к Бимини. И опять же они были точно той же формы и размера, как я уже описывал. Сначала я даже думал, что существует зависимость появления НЛО от положения луны, но это не так. Я много летал, но больше их не видел. Может быть, это какая-то форма отражения луны,

которая создает подобную иллюзию, или же это на самом деле молнии. Я привык называть их летящими птицами, потому что мне кажется, что шаровые молнии имеют высокие аэронавигационные способности и они движутся словно бы по собственной воле, как живые птицы.

Итак, от первого свидетеля мы узнали следующее: в районе Бермуд образуются странного рода облачные конструкции, внутри которых пространство и время имеют другие характеристики. Свидетель сообщил нам также, что в определенные редкие моменты изменяются оптические свойства воздуха и его цвет меняется. Кроме того, в районе Бермуд высоко содержание электричества в воздухе, из-за чего возникают шаровые молнии. Свидетель подтвердил, что существуют области, где пропадает связь с землей и плохо работают или вовсе не работают навигационные приборы и рация. Области отказа техники наблюдаются в тех местах, где появляется электронный туман.

Перейдем к опросу второго свидетеля.

Свидетель № 2
космонавт Владимир Коваленок

— Свидетель, вы человек уважаемый, космонавт все-таки. Скажите, из того что вы видели, пролетая над нашей планетой, есть ли основания считать, что Бермудский треугольник чем-то отличается от других частей Атлантики?

Ваша честь, я видел формирование циклона над Бермудами. И это было захватывающее зрелище. И не хотелось бы мне на легком самолете оказаться внутри этого циклона…

— Вы хотите сказать, что та фантастическая картина, которую нам только что нарисовали, может оказаться реальностью?

— Ваша честь, судите сами. Я, например, видел протяженные потоки облачности над океаном и задавался вопросом: почему? Опыт наблюдений накапливался. И вскоре стало понятно, что облачный покров «отслеживает» океанические течения.

Над океаническими зонами с активной динамикой облачный покров тоже был необычный. Часто наблюдались даже геометрически правильные узоры облачности, напоминающие вихри Карно в газодинамике. Что это? В чем причина? И вот — неожиданное открытие: узоры облачного покрова повторяли узоры океанических течений, которые мы часто видели на водной поверхности, там, где в ней отражалось солнце.

Но чаще всего меня донимали те самые таинственные явления в районе Бермудского треугольника, о которых написаны целые горы не — только научно-фантастических повестей и романов, но и научных трудов и статей. Правда, ничего особенного в этом районе вроде бы и не было заметно. Разве только можно отметить поразительный изумрудный цвет Карибского и Саргассова морей. Но однажды — случилось…

Витки космического полета опоясывают Землю за сутки шестнадцать раз. В тех случаях, когда мы пересекаем экватор из южного полушария в северное, витки называются восходящими, если из северного в южное — нисходящими. Это условные определения, но думаю, что так будет легче меня понять.

В космической навигации ситуация несколько иная. В полете получается следующее: если над каким-то районом ты пролетел, например, на восходящем витке, то через два-три витка над этим же районом пролетишь и на нисходящем витке. Кроме этого, с борта в иллюминаторы (а это с высоты 350–380 километров) видно на 1800–2000 километров. Такие фантастические возможности позволяют наблюдать из космоса редкие и уникальные явления.

Так вот, однажды на восходящем витке я осмотрел район Бермудского треугольника: над океаном было безоблачно. Бермудские острова, Флорида, Куба — все просматривалось хорошо. На следующем витке я тоже бросил взгляд в ту сторону — ничего особенного. Но когда пролетал над этим районом на нисходящем витке, то не узнал его. Весь регион был

закрыт облачностью, образовавшей гигантский диск диаметром до тысячи километров. Сначала я подумал, что ошибся районом. Но навигационные приборы показывали, что находимся мы именно над Бермудскими островами.

Откуда взялась облачность? Потрясенный увиденным, я стал наблюдать этот регион систематически. Однако загадку не так-то легко было разгадать. И все же мои усилия не пропали даром. В безоблачной атмосфере я постепенно стал выделять зоны с различной прозрачностью. Эти воздушные массы были подвижными: они перемещались из района Гренландии вдоль побережья Северной Америки и достигали Центральной Атлантики. Аналогичное движение я обнаружил и с другой стороны: от Антарктиды вдоль побережья Южной Америки — тоже к району Центральной Атлантики.

Непрерывные наблюдения наконец увенчались успехом. Я все же нашел причины такого неожиданного появления облачности над большим регионом. Видимо, эти воздушные массы различались по влажности и по температуре. А столкнувшись около Бермудских островов, образовывали огромный циклон. Сначала это было только моим предположением. Но оно подтвердилось: я наблюдал здесь образование циклонов еще несколько раз. И все это за довольно короткое время. Выяснилось, что через Панамский перешеек в этот район из Южного полушария доходит и третий поток воздушных (или барических) образований. Вот тогда здесь творится невероятное: сверкают грозы, бурлит океан, образуются мощные циклоны. Так, может быть, вся таинственность и загадочность Бермудского треугольника зависит от его географического положения?

— То есть вы не отрицаете тайну Бермудского треугольника, свидетель? Не отрицаете, что из-за «географического положения» этого района, как вы сказали, здесь бесследно исчезают корабли и самолеты? А синоптики на что? Они что же, не могут предсказать, когда сработает ваш «географический» детонатор?

— Ваша честь, что могли знать метеорологи, когда наблюдения за природой даже с самолета могли проводиться в радиусе до 150 километров. Вот и «обманывали» синоптики летчиков, зачастую не зная, а значит и не предупреждая их о надвигающейся грозе. Я хорошо запомнил, что означает оказаться в районе грозовой деятельности. Самолет швыряет, как щепку; некоторые машины превращались в обломки еще в воздухе. Сейчас для меня не существует тайны Бермудского треугольника, который просто-напросто находится на перекрестке трех воздушных потоков. Это мое мнение.

— А ваш этот… гигантский диск… этот массив облаков, вы действительно видели его?

— Как вас, Ваша честь.

Итак, если Джернон попал в небольшое облако, то что лее происходит в гигантском диске?

— Свидетель, а эти шаровые НЛО, которые наблюдал Джернон, огромные шаровые НЛО, они не могут быть связаны с тем, что над Бермудами каким-то образом образуются области, где отсутствует гравитация?

— Ваша честь, на это могу только ответить исходя из собственного опыта. Я видел, как горит спичка в невесомости. Вспыхивает желтовато-бледное пламя и мгновенно превращается в сферу. Сфера между тем продолжает увеличиваться. Сквозь желтовато-бледное пламя просвечивает уголек сгоревшей спички, с кончика которой тянется тоненькая, на уровне микропузырьков, струйка газа. Газ пронизывает все пламя и образует на выходе из сферы небольшой бугорок. Зрелище горения спички удивительно красиво, можно сказать фантастично.

— Но пламя в отсутствие гравитации будет выглядеть как сфера?

— Как сфера, Ваша честь.

— Спасибо, свидетель.

Вызываем следующего свидетеля.

Свидетель № 3
Мартин Кэйден

Мартин Кэйден — летчик, который оказался в Бермудском треугольнике 11 июня 1986 года .

— Свидетель, вы много летали над Бермудами. Когда-нибудь вы видели там хоть что-то необъяснимое?

— Да, Ваша честь, видел.

Однажды мы летели с Бермуд во Флориду при ясной и совершенно спокойной погоде. У нас было прекрасное оборудование, которое позволяло получать снимки напрямую из космоса, поэтому мы могли знать, какая за бортом погода, даже не глядя в иллюминаторы. Мы как раз получили эти снимки и стали их распечатывать. По ним было понятно, что погоду прекрасная. Видимость была идеальной, воздух — абсолютно прозрачным. Ближайшие облака находились далеко к югу от нас.

Мы летели с хорошей скоростью, и вдруг принтер перестал выдавать снимки, а все электронные внутренности нашего самолета стали похожи на высушенные моллюски. И буквально за секунду все изменилось. Мы как раз находились над островом Кэт. Первая беда случилась с компасом — стрелка закрутилась как сумасшедшая. Отказали все приборы, я мог вести самолет только на ручном управлении, никакого автопилота. Все небо заволокло чем-то похожим на туман. Видимость стала нулевой — в иллюминаторы не видно было крыльев машины. Мы летели точно в бутылке с молоком. Или же внутри емкости с коктейлем из взбитых сливок, яиц и алкоголя. Когда мы смотрели вниз, океан казался маленькой заплаткой, еле видимым пятнышком в этом коктейле. У нас пропала связь, отказала система автоматической идентификации, электронный топливный расходомер показывал что-то невообразимое — на его дисплее были сплошные восьмерки. В общем, все, что должно было работать, больше не работало.

Мы стали спускаться ниже. Но и ниже, на 50 футах под нами, все было так же — как в бокале с коктейлем. Мы попробовали подняться выше, на 8000 футов. Но там был все тот же коктейль из взбитых сливок, яиц и алкоголя. И только через час, пролетая над Джонсонвиллем, мы словно прорвались через завесу. Наконец-то мы могли видеть окружающий мир. Сразу же компас перестал вращаться и пришел в норму. Стабилизировался гироскоп. Ожила вся электроника. Снова все работало. Но до этого в течение четырех часов ничего не работало. И если вы спросите у любого инженера, возможно ли это, он вам ответит — невозможно.

Наш третий свидетель только что сказал две важные вещи; 1) при ясной погоде над Бермудами образуются области особенного тумана и 2) в этих областях отказывают все навигационные приборы и электроника.

Если заслушанные нами свидетели дали показания о состоянии воздуха, то наши следующие свидетели находились в океане. И они могут рассказать, что происходило на воде. Подошло время пригласить в суд их.

Свидетель № 4
Дон Генри

Дон Генри всю свою жизнь посвятил морю. Он был и аквалангистом, и спасателем, и капитаном. Он немало путешествовал и побывал не только на Бермудах, но только на Бермудах с ним мог произойти такой странный случай, свидетелем которого он стал в 1966 году .

— Свидетель Дон Генри, опишите подробно, что с вами приключилось в Бермудском

треугольнике?

— Ваша честь, это случилось в 1966 году. Мы плыли из Пуэрто-Рико в Форт-Лодердейл на сорокавосьмиметровом буксире «Гуд Ньюз» с двигателем мощностью в 2000 лошадиных сил. За собой мы тащили баржу водоизмещением 2500 тонн, которая была привязана к буксиру тросом длиной около 300 метров. Раньше она перевозила нефтяной нитрат, но теперь шла пустой.

Мы проходили как раз около Багам. В середине дня, когда на небе не было ни единой тучки, я на пару минут зашел в рубку, находящуюся в задней части капитанского мостика, и вдруг услышал какие-то крики. Команда точно сошла с ума, Я выбежал на мостик и крикнул: «Эй, что за ад вы тут устроили?» Старший помощник, который был там, сказал мне: «Взгляните, кэп, на компас». Я взглянул. И что я увидел, когда взглянул на компас? Игла вращалась по часовой стрелке и накручивала круги. Я знал, что с магнитными компасами такое бывает, но никогда ничего подобного не видел! Вы только не подумайте, что это могло быть из-за скорости, с которой мы шли. Я не один год проплавал на буксире и знал, что такое буксир. Но с компасом творилось что-то ненормальное. Он крутился и крутился.

И погода была тут ни при чем. Я плавал в разную погоду. А в тот день море оставалось спокойным, совершенно плоским. Видимость — отличная. Может, было слегка облачно, но облака стояли высоко. Ни штормовых облаков, ни кучевых, ничего такого.

Компас был не единственной бедой. У нас что-то случилось со всей техникой, со связью, точно энергия на буксире иссякла. Мы ни с кем не могли связаться по радио. У нас почему-то не стало света. Вдруг перестали работать генераторы, то есть они работали, но только вхолостую. Ничего не было. Даже пятьдесят аккумуляторных батарей, которые я вез из Рико, все разрядились и испортились, оставалось их только выбросить. О батареях-то я позже узнал. Тогда было не до них.

А тогда я вышел на мостик, поглядел на небо и остолбенел. Никакого горизонта больше не существовало. Я просто не видел, где начинается небо и заканчивается вода. Выглядело все так, как будто нет никакого океана и нет никакого неба. Я имею в виду — казалось, что они смешались между собой. Я смотрел с мостика на океан, но видел только какую-то пену, очень это было похоже на молоко.

И небо… небо было тоже точно такого же цвета. Никакого различия между водой и небом, потому я и говорю, что больше не было горизонта.

Чисто автоматически я обернулся и посмотрел, как там наша баржа, — это, понимаете, годами выработанная реакция. Но я не увидел баржи! Я подумал, что такого не может быть, — ведь мы не чувствовали никакого рывка. Если бы баржа оторвалась, наш буксир взлетел бы, как ошпаренный кот! Я знал, что наша баржа где-то там, просто я ее не могу увидеть. Буксир шел, как ему положено идти, тянул, но не было там никакой баржи!

Тогда я побежал на ют, оттуда спустился вниз, к буксирной палубе, ухватился руками за трос и стал тянуть его. Конечно, 2500-тонную баржу с места руками не сдвинешь, но понять, тянет ли ее буксир, — это можно. Трос был напряженным, значит, баржа шла за нами. Это меня хоть как-то успокоило. Не все, выходит, плохо.

Однако баржу я все-таки не видел. Меня она очень беспокоила. Привязана она была крепко, но вместо нее клубился туман, ее окружили бурные волны, и я чувствовал, с каким трудом тащит ее буксир, — но я ее не видел! Совершенно не видел! И то, что должно было быть водой, оно казалось каким-то изменчивым, расплывчатым там, где находилась моя баржа.

Ну все, с меня хватит. Я побежал на мостик и закричал; «Полный вперед». Я понятия не имел, где мы находимся, но стремился как можно быстрее выбраться из этого места. Все выглядело так, будто что-то хотело задержать нас, но, к счастью, ему это не удалось.

Я в те годы о Бермудском треугольнике знал все, все моряки, которые здесь плавают, — знали. И я понять не мог, почему требуют какую-то статистику, мой бог, тут и без статистики все ясно…

— Свидетель, говорите по существу, не отклоняйтесь от рассказа.

— Да, Ваша честь. И вот мы попробовали рвануться вперед. Было такое ощущение, что нас кто-то не хочет отпустить, что нас удерживают точно с такой же силой, с какой мы пытаемся потянуть баржу. Мы всей мощью навалились, но словно бы ничего не смогли потянуты Когда долго плаваешь на буксире, ты кожей чувствуешь, тянет твой буксир баржу или не тянет, есть сопротивление или нет. Ты это по вибрации судна понимаешь. Сопротивление было, и очень сильное. И мы рванулись еще.

И вот мы стали выходить из тумана — постепенно, медленно, но неуклонно. Мы снова увидели горизонт. Все стало работать — радио, свет, генератор. Все вновь было в порядке. Туман исчез.

И проклятая баржа вернулась. Я побежал на буксирную палубу и потянул за трос. Чертова баржа выглянула из тумана, который располагался теперь лишь в одном месте. Она была надежно привязана, буксирный трос не поврежден. В том месте, где она находилась, теперь бурлила вода, хоть волны и не были высокими.

Мы прошли еще немного вперед и полностью ушли из пятна тумана. Видимость вокруг была великолепной: я без труда различал объекты, находившиеся в двадцати километрах от буксира. Баржу теперь я тоже видел, но решил все проверить. Я взял лодку и вдоль троса дошел до баржи. Я к ней прикоснулся. Она была теплая, очень теплая. Нет, не горячая, но такая, какой она не должна быть ни в коем случае.

Потом я вернулся на мостик. Казалось, с того момента, как я вышел на мостик, и до того, как баржа вышла из тумана, прошла целая вечность, а на самом деле все заняло всего-то семь — десять минут.

Думаю, этот случай меня сильно испугал, но это не значит, что с тех пор я стараюсь не попадать на Бермуды. Вам не избежать плавания в тех местах, если вы водите суда от Пуэрто-Рико до Канады. Но с этого момента я стал верить, что в Бермудах творится что-то непонятное.

— Свидетель, вы говорите, что именно туман вызвал неполадки с приборами. А до этого у вас бывали какие-то проблемы с компасом?

— Ваша честь, бывали, но не такие. Я знал, что стрелка может крутиться, если проходишь над большим разломом или магнитной аномалией. Она вытворяет подобное и над местами морских катастроф. Если катастрофа большая и на дне лежит много металла, стрелка точно с ума сходит. Так после войны я нашел японский военный корабль в Токийском заливе. Я слышал, что стрелки вращаются на Гуадалканале[4], там шли тяжелые сражения и много затопленных судов. Но не тут… Мы позже наш компас проверяли, и у Бермуд проверяли, нормально он показывал. Иногда, конечно, любой компас сбои дает. Но мы всегда имели и магнитный компас, и компас-гироскоп, чтобы видеть разницу в показаниях. Потому что, когда идешь океаном, легко сойти с правильного курса. Но в Багамах я с тех пор предельно осторожен.

— Свидетель, а в каком месте треугольника с вами произошел этот случай?

— Мы шли у Багам, по впадине, там глубина 3000 футов.

— Свидетель, а после того как произошел данный инцидент, с вами что-нибудь еще экстраординарное происходило?

— Слава богу, нет! И одного такого случая вполне достаточно!

Итак, мы снова столкнулись с уже знакомыми нам явлениями: появляется белый туман, перестают работать все приборы. К известным фактам добавляется новый: неуправляемое судно, такое как баржа, то есть не идущее своим ходом, трудно увести за пределы аномального пятна, С ним происходят какие-то энергетические изменения, В данном случае баржа нагрелась.

---

[4] *Гуадалканал* — остров в Тихом океане, в группе Соломоновых островов.

Послушаем следующего свидетеля.

Свидетель № 5
Фрэнк Флинн

В молодости Флинн служил в береговой охране. Однажды он столкнулся с непонятным и пугающим явлением. Это произошло 8 августа 1956 года, когда катер береговой охраны шел в бермудских водах .

— Свидетель, опишите по порядку, что произошло.

— Да, Ваша честь.

До этого дня я никогда не плавал в бермудских водах. 8 августа наш катер вышел в море. Была тихая и очень ясная погода. Великолепная видимость, хотя было очень рано, практически еще ночь. Катер вышел на обычное патрулирование. Приблизительно в 1.30 мы заметили на радаре какой-то объект, отстоящий от нас на расстояние 28 миль. По конфигурации этот объект был похож на очертания береговой линии. Поэтому мы забеспокоились, что сбились с курса. Но когда проверили курс, выяснилось, что идем мы правильно. Ближайший берег находился в 165 милях. В том месте, где мы наблюдали «землю», ничего подобного просто не должно было быть. Объект не мог быть и каким-то судном. Он не двигался. Поэтому мы решили подойти и проверить, что же это такое.

Мы взяли курс на объект и примерно через полтора часа подошли к отметке в полмили до радарной цели. После этого мы сбавили ход и стали осторожно приближаться. Оказавшись в 100 ярдах[5] от объекта, мы направили на него свет прожектора. Тут нас ждал сюрприз: свет словно бы поглощался объектом, мы ничего не могли рассмотреть. Мы подошли еще ближе, едва не задев объект левым бортом, снова посветили, но ничего не увидели — наш свет туда не проникал. Мы развернулись и едва не коснулись объекта правым бортом, но все равно ничего не было видно.

Дважды или трижды мы практически касались объекта, но при соприкосновении даже не ощущали толчков, словно это был пар или туман. Это было необычно, и мы решили попробовать войти внутрь объекта. Как только мы пересекли его границу, видимость резко упала до нуля. Почти сразу нам просигналили из машинного отделения, что они теряют давление. Скорость стала падать, и когда она упала до четырех узлов, мы приняли решение убираться прочь.

Мы едва вырвались из этой массы. И я до сих пор не знаю, с чем мы столкнулись той ночью. Я с той поры разговаривал со многими океанологами, но никто не мог мне этого объяснить.

— Свидетель, радар показывал, что это твердый объект?

— Да, Ваша честь, массивный твердый объект.

— Свидетель, но при исследовании оказалось, что объект не является твердым телом?

— Да, Ваша честь. Это не было телом, это было чем-то вроде сгустка мрака.

— Свидетель, ваш катер вошел в объект на полном ходу?

— Ваша честь, мы немного снизили скорость, но не до четырех узлов. Если бы мы остались дольше, мы не смогли бы выбраться.

Из показаний нашего свидетеля ясно, что зафиксированный радаром объект не был ни берегом, ни кораблем, ни каким-либо твердым телом. Лучи прожектора не могли проникнуть внутрь него. Тем не менее у него были очертания, хотя плотность была такой же, как у обычного воздуха и воды. Внутри этого образования было совершенно темно, и сразу же стал глохнуть мотор катера.

---

[5] Около 92 метров.

Выслушаем шестого свидетеля.

Свидетель № 6
Пол Вэнс

Пол Вэнс — владелец двадцатишестифутовой парусной лодки «Реа форм».

— Свидетель, расскажите подробно о происшествии.

— Ваша честь, вечером 26 июня 2001 года вместе со своим другом Дугом Джерноном я вышел на своей лодке из Уэст-Палм-Бич (Флорида) к Уэст-Энду (Багамы). В 21.30 в одиннадцати милях от берега я посмотрел в небо на северо-востоке и заметил нечто странное. Там, вдалеке, на высоте 3000–5000 футов, висел светящийся объект. Свет был неяркий. Сначала я подумал, что это самолет, садящийся на воду, потом — что это вертолет. Потому что объект испускал свет вниз, точно освещал воду прожектором. Но этот свет был слабее, чем свет от прожектора.

Лотом я увидел, как в том месте снизу поднимается туман и свет опускается в тумане к воде. Туман точно окружал этот свет и тоже испускал свечение. Это длилось очень недолго. А потом все рассеялось — ни светящегося объекта, ни тумана. Небо было ясное, хорошо стали видны звезды. Мы хотели заснять это явление на видеокамеру, но лодка шла неровно и слишком быстро.

— Свидетель, какого цвета был свет, который вы видели?

— Белый, Ваша честь.

— И этот свет исчез, словно объект приземлился?

— Нет, Ваша честь. Объект вошел в туман, весь туман осветился, и все погасло.

— А вы не слышали, свидетель, шума от работы двигателей?

— Мы не смогли бы его услышать, наш мотор работал, Ваша честь.

— Это не могла быть луна?

— Нет, Ваша честь. Я видел луну, она уже поднялась. У меня было ощущение, что свет появился и ждал, чтобы образовался столб клубящегося тумана, а потом он вошел в него, как в дверь.

— Поясните ваши слова, свидетель.

— Да, Ваша честь. Сначала свет стал снижаться, потом он вошел в клубящееся облако тумана, потом вспыхнул сам туман, и все исчезло.

— Это не могли быть огни самолета?

— Нет, Ваша честь, свет ведь был белым. Я имею лицензию пилота и очень хорошо знаю, как выглядит ночью садящийся самолет. Это было, если рассуждать здраво, атмосферное явление, и в то же время мне показалось, что этот светящийся объект как бы куда-то проходит.

— И сколько времени длилось явление?

— Две-три минуты, Ваша честь, не очень долго.

— А какова была погода в тот вечер?

— Облачно, небо местами затянуто, дул легкий восточный ветер.

— А вы не догадались остановить лодку, чтобы все рассмотреть получше?

— Ваша честь, мы думали о другом. Когда появился этот свет, у нас мотор работал на полную мощь, но скорость падала, он точно вхолостую работал. Но мы настолько были потрясены тем, что увидели, что сначала даже не обратили внимания на мотор. Зато утром я осмотрел лодку и заметил кольцо черной сажи вокруг выхлопной трубы. Я подумал, что возникли проблемы с топливным насосом. И когда мы вернулись домой, я проверил мотор. Внешне все было в порядке. Но когда я разобрал двигатель, то обнаружил, что катушка в системе зажигания сорвана, точно ее снесло давлением.

— Вы не связывали порчу двигателя с явлением, которое наблюдали?

— Нет, ведь это могло произойти по разным причинам. Но когда мы наблюдали объект, наш двигатель просто захлебывался, работал на полную мощность, но скорость не увеличивалась.

— А прежде вы не слышали о явлениях, которые происходят в Бермудском треугольнике?

— Слышал, Ваша честь. В книгах на эту тему писали о каких-то дырах в небе и темных массах, сквозь которые не видно звезд. Когда появляются эти странные воздушные массы, возникают электромагнитные нарушения, отказывает компас, перестают работать генераторы, пропадает электричество и суда подвергаются опасности. Сообщали, что, как только огонь в небе входит в такую темную массу, снова появляются звезды и небо очищается. И почему-то всегда эти случаи происходили между Флоридой и Багамами. Я думаю, это потому, что яхты обычно не заходят далеко в воды Бермудского треугольника. Они в основном плавают по стандартному маршруту, а что там творится в стороне от островов, этого я не знаю. Понимаете, этого никто не знает. Те, кто узнает, — не возвращаются.

Отметим и показания нашего шестого свидетеля. Он наблюдал, как светящийся объект вошел в область тумана, после чего туман рассеялся и небо со звездами стало очень хорошо видно. Во время инцидента двигатель яхты работал вхолостую, и затем выяснилось, что он получил повреждения.

Свидетель № 7

У нас еще один свидетель. Имя его известно всему миру. Это мореплаватель XV века Христофор Колумб. Он первым из европейцев зафиксировал и описал некоторые явления, которые, как мы теперь знаем, связаны с водами Бермуд. Посмотрим же, что о первом плавании Колумба говорится в опубликованных «Дневниках». Здесь нет распространенных описаний, только скупые факты, и рассказ не займет много времени. Начнем с того момента, когда корабли Колумба вошли в воды треугольника.

Суббота, 8 сентября . В субботу в три часа ночи подул ветер с северо-востока. Адмирал пошел своим путем на запад. На море было волнение от носа, что препятствовало ходу, и поэтому за день и за ночь прошли только 9 лиг.

Воскресенье, 9 сентября . Прошли задень 15 лиг Адмирал принял решение отсчитывать доли пути меньшие, чем проходили в действительности, в том случае если плавание оказалось бы длительным, чтобы людьми не овладели бы страх и растерянность. Ночью прошли 120 миль, или 30 лиг, делая по 10 миль в час. Матросы плохо управляли рулем и отклонились более чем на четверть к северо-востоку. Отошли от курса почти на полветра. За это адмирал многократно выговаривал им.

Понедельник, 10 сентября. За день и ночь пройдено было 60 лиг — по 10 миль, или 2,5 лиги в час, но, чтобы в случае долгого пути не наводить на людей страх, если путь окажется долгим, исчислили пройденное расстояние в 48 лиг.

Вторник, 11 сентября. Плыли весь день своим путем, т. е. на запад, и прошли более 20 лиг. Видели обломок мачты с 120-бочечного корабля, но не смогли выловить его. Ночью прошли около 20 лиг, но по указанной уже причине отмечено было только 16.

Среда, 12 сентября. Продолжая идти тем же путем, прошли за день и ночь 33 лиги, засчитав по той же причине меньшее число лиг.

Заметьте, ничего особенного вроде бы и не происходит. Плывет себе парусник, только почему-то матросы начинают плохо справляться с управлением и отклоняются от курса. Виноваты ли в этом матросы? Или виновна иная сила, «треугольная»? Да и решение Колумба засчитывать меньшее расстояние — тоже странное решение. Люди роптали. Можно списать на то, что роптали от неизвестности. Боялись. Но страх … Страх — это

симптом треугольника. О неожиданном и безотчетном страхе говорят многие, кому довелось здесь побывать.

Четверг, 13 сентября . За день и ночь прошли тем же путем на запад 33 лиги, исчислили тремя или четырьмя лигами меньше. Течения были противные. **В этот день игла компаса отклонилась к северо-западу, то же повторилось на следующее утро.**

Пятница, 14 сентября. Плыли день и ночь своим путем на запад и прошли 20 лиг, исчислив несколько меньше. Люди с каравеллы «Нинья» говорили, что видели чайку (garxao) и рабо де хунко. Птицы же эти никогда не удаляются от земли более чем на 25 лиг.

Моряки были правы. Они шли, минуя крохотные островки. В этом районе, как стало известно позже, существуют не только «постоянные» острова, но и «временные », вулканического происхождения.

Суббота, 15 сентября. За ночь и день прошли 27 лиг и даже более тем же путем на запад. *Ночью, в ее начале, видно было, как с неба упала в море в 4–5 лигах от корабля дивная огненная ветвь.*

Воскресенье, 16 сентября. Днем и ночью плыли тем лее путем на запад. Прошли 39 лиг, отметили только 36. Днем было облачно, моросило. Адмирал здесь отмечает, что в этот день на всем пути удерживалась такая удивительно мягкая погода, что прелесть утренних часов доставляла огромное наслаждение, и казалось, что не хватает лишь соловьиного пения. Он говорит: «Погода была, как в Андалусии в апреле». Здесь начали замечать множество пучков зеленой травы, и, как можно было судить по ее виду, трава эта лишь недавно была оторвана от земли. Поэтому все полагали, что корабли находятся вблизи какого-то острова, и, по мнению адмирала, это был именно остров, а не материк. Он говорит: «Самый материк лежит еще дальше».

Корабли плыли по Саргассову морю. Это один из самых странных районов треугольника. И хотя большинство бермудологов считает, что море входит в аномальный треугольник частично, оно само по себе представляли уникальное явление. Колумб, удивляясь мягкой и приятной погоде, еще не знал, каким опасным может быть этот район. Он даже не представлял себе; что эти тихие вроде бы воды могут неожиданно при совершенно ясном небе подняться стеной и уничтожить корабли. Ему повезло. Он так и не увидел Саргассово море в действии.

Понедельник, 17 сентября. Адмирал плыл своим путем на запад и прошел за день и ночь более 50 лиг. Отмечено, однако, было всего лишь 47. Помогало течение. Видели часто траву и ее было очень много. Это была та трава, что растет на скалах, и приносилась она с запада. Моряки рассудили, что находятся вблизи земли. **Пилоты взяли север [6] и обнаружили, что иглы [компасов] отклоняются к северо-востоку на большую четверть. Моряков охватили страх и печаль, и нельзя было узнать тому причину. Когда адмирал узнал обо всем этом, он велел поутру снова взять север; выяснилось, что стрелки показывали верно. Причина же заключалась в том, что казалось, будто движется сама звезда, а не иглы [компаса].**

После того как рассвело, в тот же понедельник, увидели еще больше травы, и оказалась она речной. Среди трав нашли живого рака, которого адмирал сохранил. Адмирал отмечает, что все это были верные признаки земли и что корабли находятся от нее не далее чем в 80

---

[6] «*Взять север* » — «tomar el norte» — морской испанский термин, которым обозначался особый способ проверки северного положения магнитной стрелки по Полярной звезде: пилот помещал поставленную ребром ладонь между глазами, на линии носа и переносицы, наводил ладонь на Полярную звезду, а затем, не меняя положения руки, опускал ее на картушку компаса.

лигах. Обнаружено было, что со времени отплытия от Канарских островов не было еще столь малосоленой воды в море и столь тихой погоды. Все повеселели, и каждый корабль ускорял ход насколько возможно, чтобы первым увидеть землю. Видели много дельфинов, а люди с «Ниньи» одного убили. Адмирал отмечает при этом, что все это — признаки западной стороны: «Уповаю на Всевышнего, от коего зависит все, и надеюсь, что очень скоро даст он нам узреть землю». Утром, как он отмечает, видели белую птицу, которая называется «рабо де хунко». Птица эта не спит над морем.

Вторник, 18 сентября . Шли день и ночь, пройдя более 55 лиг, но показали только 48. Море все эти дни было очень спокойное, совсем как река в Севилье. Мартин Алонсо (Пинсон) на «Пинте», корабле весьма быстроходном, пошел вперед, не дожидаясь остальных каравелл. Он сообщил со своей каравеллы адмиралу, что видел множество птиц, летящих к западу, почему и надеялся этой же ночью увидеть землю; по этой причине он шел так быстро. На севере показалась большая туча — верный признак близости земли.

Среда, 19 сентября . Плыли своим путем, и так как погода была тихая, за день и ночь прошли 25 лиг, записали же 22. В этот день, в 10 часов, на корабль залетел глупыш, вечером видели еще одного. Птицы же эти обычно не удаляются более чем на 20 лиг от земли. Порой шел дождь, но ветра не было — верный признак земли. Адмирал не хотел задерживаться, плавая против ветра (barloventeando), чтобы удостовериться, есть ли близко земля, хотя он считал, что и к северу и к югу обязательно должны быть какие-то острова, как в действительности и было, и он шел между ними, потому что его желанием было следовать дальше до самых Индий; «И погода благоприятная, поэтому, уповая на Господа, на обратном пути все это смогу я осмотреть» — таковы его слова. Здесь пилоты показали свои морские карты. По исчислениям пилота «Ниньи», флотилия оказалась в 440 лигах от Канарских островов, пилота «Пинты» — в 420 и пилота адмиральского корабля — точно в 400 лигах от этих островов.

Четверг, 20 сентября . Плыли в этот день на запад, четверть к северо-западу, так как ветры неоднократно сменялись затишьем. Прошли 7 или 8 лиг. На корабль прилетело два глупыша, а затем еще один верный признак близости земли. Видели много травы, хотя минувшим днем ее не было заметно. Поймали руками птицу, похожую на чайку. То была речная, а не морская птица, и лапки у нее такие, как у чайки. Незадолго до восхода солнца с пением залетели на корабль две или три птицы из тех, что водятся на земле, но они исчезли, как только солнце взошло. Затем прилетел с западо-северо-запада глупыш, а летел он к юго-востоку — признак того, что он оставил за собой землю к западо-северо-западу, потому что спят эти птицы на суше, а по утрам вылетают в море в поисках пищи и от земли они не удаляются более чем на 20 лиг.

Наверно, матросам Колумба очень повезло », что их капитан целеустремленно шел к своей «Индии ». Воды, в которых они сейчас плыли, были опасны. И кто знает, чем бы закончилось плавание, если бы Колумб решился искать острова! Тем более что корабли Колумба, как бы это сказать, вдруг потеряли пространственную ориентацию. Точкой отсчета для них были оставленные позади Канары, но почему-то мореходы запутались в своих расчетах. На адмиральском корабле считали, что они в 400 лигах от Канар, на «Пинте», что дальше, в 420 лигах, а пилоты «Ниньи» и вовсе отмерили 440 лиг от Канар. Не правда ли, интересно?

Пятница, 21 сентября . Большую часть дня было затишье, затем подул несильный ветер. За день и ночь, продвигаясь вперед то в своем направлении, то другим курсом, прошли около 13 лиг. На рассвете увидели столько травы, что казалось, все море кишело ею, и шла она с запада. Видели глупыша; море было гладко, как река, погода же, какой лучше и быть не может. Видели кита — признак близости земли, — потому что киты плавают неподалеку от берега.

Суббота, 22 сентября . Плыли к западо-северо-западу, порой несколько отклонялись

то в ту, то в иную сторону и прошли 30 лип Трава почти не попадалась. Видели несколько pardelas и других птиц. Адмирал при этом пишет: «Мне пришелся кстати этот противный ветер, потому что мои люди очень тревожатся, решив, что в этих морях не дуют ветры [благоприятные] для возвращения в Испанию». Некоторое время трава не попадалась, а затем появилась — и очень густая.

Обратите внимание, парусникам приходится идти «то в своем направлении, то другим курсом» — такие тут дуют странные ветра, изменчивые и коварные. Но даже этот ветер, мешающий плаванию, кажется Колумбу подарком небес. Почему? За время пути через воды Саргассова моря моряки уверились, что шут…. отсутствуют «правильные» ветра, которые могут привести их назад, на родину: Они все время гили под ветром в направлении континента Америки!

Воскресенье, 23 сентября . Плыли к северо-западу, порой отклоняясь на четверть к северу, а иногда и своим путем, т. е. на запад. Прошли 22 лиги. Видели голубя, глупыша, еще одну речную птицу и белых птиц. Травы попадалось много, и в ней найдены были раки. **Так как море было тихое и гладкое, люди стали роптать, говоря, что море тут странное и никогда не подуют ветры, которые помогли бы им возвратиться в Испанию. Но вскоре началось сильное волнение при безветрии, что всех немало удивило. Адмирал же по этому поводу отмечал: «Большую пользу принесло мне это бурное море, и подобного, пожалуй, не случалось со времен иудейских, когда евреи роптали на Моисея за то, что он освободил их из плена».**

Понедельник, 24 сентября. Плыли своим путем на запад, днем и ночью и прошли 14,5 лиг. На корабль залетел один глупыш. Видели много pardelas.

Вторник, 25 сентября. Большую часть дня стояло затишье, затем подул ветер, и до ночи шли своим путем на запад. Адмирал имел беседу с Мартином Алонсо Пинсоном, капитаном каравеллы «Пинта», относительно одной карты, которую три дня назад [адмирал] отослал на каравеллу и на которую, как оказалось потом, адмирал нанес некоторые острова в этом море, а Мартин Алонсо сказал, что находятся они не в этих местах. Адмирал ответил, что и ему тоже так кажется, а если им не встретились острова, то это объясняется действием течений, которые постоянно относили корабли к северо-востоку. Поэтому пройденное на самом деле расстояние должно быть меньше указанного пилотами. Держась этого убеждения, адмирал заявил, чтобы ему переслали упомянутую карту, и, когда ее передали, адмирал начал прокладывать на карте курс совместно со своим пилотом и моряками.

На заходе солнца Мартин Алонсо Пинсон показался на корме своего корабля и с радостным видом вызвал адмирала, поздравляя его, ибо увидел он землю. Услыхав столь твердое заявление Пинсона, он, по его словам, бросился на колени и возблагодарил Господа нашего, а Мартин Алонсо и люди его возгласили: «Слава в вышних Богу» (Gloria in excelsis Deo); так же поступил и экипаж его, а те, что находились на «Нинье», взобрались на мачты и на снасти и все в один голос утверждали, что [видна] земля. Так казалось и адмиралу, который считал, что он находится в 25 лигах от нее. До ночи все были убеждены, что земля лежит где-то поблизости. Адмирал приказал всем кораблям отклониться от обычного пути на запад и идти всем кораблям к юго-западу, в том направлении, где показалась земля. Днем проплыли на запад 4,5 лиги, ночью — на юго-запад 17 лиг, людям же сказано было, что пройдено 13 лиг, потому что постоянно притворно им заявляли, будто прошли меньший путь, чтобы [истинный] путь не показался им длинным. Таким образом, велись два счета расстояния, пройденного в этом плавании: меньший счет был ложный, больший же — истинный. Шли по тихому морю, и поэтому многие бросались в воду и купались [у кораблей]. Видели много дорадос и других рыб.

Вам не кажется странным, что Колумб отсылает на «Пинту» свою карту? Очевидно, он тревожится, что потерял правильное направление. Тревожится настолько,

что вынужден прокладывать вместе с пилотами новый курс! Но тут случается неожиданность: моряки видят землю. И даже сам Колумб уверен, что видит землю. И птицы показывают, что земля рядом, Этот переход от уныния к надежде, он вам ничего не напоминает? «Мы заблудились сообщает Тэйлор, и спустя короткое время: — Мне кажется, я вижу Флориду Кис!»

Среда , 26 *сентября* . Адмирал плыл своим путем на запад до полудня, затем направился на юго-запад до тех пор, пока не убедился, что то, что вчера все принимали за землю, было небом. За день и ночь прошли 31 лигу, людям же сказали, что проплыли только 24 лиги. Море было словно река, погода приятная и мягкая.

Четверг , 27 *сентября* . Плыли своим путем на запад. За день и ночь прошли 24 лиги, людям же насчитали только 20 лиг. Видели много дорадос, одну убили. Заметили рабо де хунко.

Пятница, 28 сентября . Плыли своим путем на запад. При затишье за день и ночь прошли 14 лиг, объявили же людям, что проплыли 13 лиг. Встретили немного травы, поймали двух дорадос. На других кораблях выловили больше.

Суббота, 29 сентября . Плыли своим путем на запад. Прошли 24 лиги, людям же насчитали 21 лигу. Было затишье, поэтому за день и ночь прошли немного. Видели птицу вилохвостку (rabiforcado). Эти птицы вынуждают глупышей извергать проглоченную рыбу, а затем съедают ее и только этим и кормятся. Вилохвостка — птица морская. Но она не живет над морем и не удаляется от земли больше чем на 20 лиг. Их очень много на островах Зеленого Мыса. Затем видели двух глупышей. Погода была мягкая и приятная, именно такая, о которой говорят, что не хватает только соловьиного пения, море же было гладкое, как река. Трижды появлялись глупыши и один раз вилохвостка. Видели много травы.

Радость сменяется унынием. Земля, которую видел Колумб, оказалась небом. Задумайтесь: земля, которую видела вся команда Колумба, оказалась небом. Или — чем? Миражом? Все признаки близкой земли налицо: птицы, которые не живут вдали от берегов, но земли нет. Все время, пока они находятся в этих водах, моряки Колумба живут в ожидании земли. Корабли идут точно на запад, так показывают приборы, пусть и старинные. Они идут четыре дня на запад, в направлении увиденной земли. Или — плутают?

Воскресенье, 30 сентября. Плыли своим путем на запад, прошли за день и ночь при затишье 14 лиг, показали же только 11. На корабль залетали четыре рабо де хунко — важный признак близости земли, потому что, когда появляются вместе несколько птиц одной породы, можно с уверенностью сказать, что это не отбившиеся от стаи и не потерявшие свой путь птицы. Дважды видели четырех глупышей и много травы.

Отмечено было, что звезды, которые зовут «Стражницами» (Guardas), вечером были у правой руки, с западной стороны, а на рассвете — на одну линию ниже левой руки, к северо-востоку, Таким образом, за ночь они прошли не более трех линий, что соответствует девяти часам. И так, говорит адмирал, бывает каждую ночь. Также было замечено, что, когда стемнело, иглы [компаса] отклонились на четверть к северо-западу, а на рассвете они показали точно в направлении Звезды [Полярной], Поэтому возможно, что Звезда, как и прочие звезды, движется, тогда как иглы [компаса] всегда показывают верно.

Далее Колумб плывет то запад, то на запад-юго-запад, из-за ропота матросов меняя маршрут. Скоро он откроет Новый Свет, но до этого случится еще одно знаменательное событие .

Четверг, 11 октября. Плыли на запад-юго-запад. За все время плавания еще не было

такого волнения на море. Видели pardelas и зеленый камыш у самого корабля. Люди с каравеллы «Пинта» заметили тростинку и сук и выловили обтесанную, возможно железом, палочку и обломок тростинки и прочие травы, что родятся на земле, и одну дощечку Люди на каравелле «Нинья» видели другие приметы земли и веточку, усеянную ягодами шиповника. Все воодушевились и обрадовались, видя эти приметы. До захода солнца прошли в этот день 27 лиг. После захода солнца плыли своим путем на запад со скоростью 12 миль в час и к двум часам пополуночи прошли 90 миль, или 22,5 лиги. И так как каравелла «Пинта» была более быстроходной и шла впереди адмирала, то нашла она землю и дала сигналы, предписанные адмиралом. Эту землю увидел первым матрос, которого звали Родриго де Триана.

Также и адмирал, находясь на кормовой площадке (castillo de popa), видел в 10 часов вечера свет, но свет был так неясен, что, не желая утверждать, что [впереди] земля, адмирал вызвал Перо Гутьереса, королевского постельничего (repostrero d'estrados del rey), и сказал ему, что он видел свет, и попросил его всмотреться [вдаль]. Тот, исполнив просьбу, также увидел свет. Сообщил об этом адмирал Родриго Санчес де Сеговия, которого король и королева отправили с флотилией в качестве контролера (veedor). Родриго Санчес до этого не видел света, потому что находился в таком месте, откуда нельзя было ничего приметить, но после того как адмирал сказал ему о свете, они стали всматриваться вдвоем и разглядели нечто подобное огоньку восковой свечи, который то поднимался, то опускался.

Я специально привела практически весь отрывок из дневника Колумба с того дня, когда он подошел к Саргассову морю, и до момента, когда он увидел странный свет. Буквально на следующий день раздался крик вахтенного матроса: «Земля!» — и на этот раз земля не была обманом зрения.

Можно, конечно, считать, что ничего особенного в пути к берегам Америки Колумб не встретил. Но это не так. Он отметил те странности, о которых потом говорили многие, побывавшие в треугольнике. А его пребывание в этом районе длилось гораздо дольше. К тому же Колумб был первым европейцем, который столкнулся с непонятной зоной, он не знал о ее коварстве и не догадывался, что очень скоро испанские корабли станут первыми жертвами непознанного.

Чтобы было понятно, напомню детали плавания Колумба:

Итак, земля, открытая Колумбом, была одним из островов Багамской группы, тянущейся от Южной Флориды до Гаити. В последних числах октября флотилия подошла к северо-восточной части Кубы, проследовала вдоль побережья на запад, на 50 миль, а затем в поисках золота и попутных ветров вернулась к северо-восточной оконечности острова.

В декабре 1492 года Колумб приплыл к берегам Гаити. В ночь на Рождество 25 декабря 1492 года «Святая Мария» потерпела крушение у северо-западного берега Гаити. На двух каравеллах, «Пинте» и «Нинье», можно было разместить часть экипажа «Святой Марии», но для всех места не хватало. Они вынуждены были остаться на Гаити в на скорую руку построенном форте Навидад (Рождество). 16 января «Пинта» и «Нинья» направились в обратный путь, к европейским берегам. Так завершилось первое плавание Колумба.

Теперь сведем вместе те странности, о которых упоминает Колумб.

1. *Игла компаса отклонилась к северо-западу, то же повторилось на следующее утро.*

2. *Ночью, в ее начале, видно было, как с неба упала в море в 4–5 лигах от корабля дивная огненная ветвь.*

3. *Пилоты взяли север и обнаружили, что иглы [компасов] отклоняются к северо-востоку на большую четверть. Моряков охватили страх и печаль, и нельзя было узнать тому причину Когда адмирал узнал обо всем этом, он велел поутру снова взять север; выяснилось, что стрелки показывали верно. Причина же заключалась в том, что казалось, будто движется сама звезда, а не иглы [компаса].*

4. *Так как море было тихое и гладкое, люди стали роптать, говоря, что море тут*

странное и никогда не подуют ветры, которые помогли бы им возвратиться в Испанию. Но вскоре началось сильное волнение при безветрии, что всех немало удивило .

5. *Когда стемнело, иглы [компаса] отклонились на четверть к северо-западу, а на рассвете они показали точно в направлении Звезды [Полярной]. Поэтому возможно, что, Звезда, как и прочие звезды, движется, тогда как иглы [компаса] всегда показывают верно* .

6. *Адмирал, находясь на кормовой площадке, видел в 10 часов вечера свет, но свет был неясен, нечто подобное огоньку восковой свечи, который то поднимался, то опускался.*

Конечно, по столь скупым сведениям выводы делать сложно. Но ученые, которые изучали путь Колумба, считают следующее. Проблемы с навигацией у мореплавателей возникли только при входе в воды Саргассова моря. До этого на всем пути от берегов Испании таковых не было. И поскольку компасы то не работали, то работали, можно говорить о хорошо известном в Бермудах явлении, которое и сегодня мешает навигации в этом районе.

Проблемы с компасом возникали трижды. Во второй раз «казалось, что движется сама Звезда (мореплаватели сверялись по Полярной звезде), а не иглы компаса», то есть они не могли соотнести положение Полярной звезды с севером. Не могли ли мореплаватели перепутать Полярную звезду с каким-то иным объектом, движущимся? Или происходило нечто, что искажало восприятие Полярной звезды как неподвижной? В третий раз вечером компас показывал северо-запад, а на рассвете север, это так удивило мореходов, что они сделали вывод, будто бы Полярная звезда движется и не всегда указывает на север.

Во время плавания в треугольнике Колумб видел падающую в море «дивную огненную ветвь», то есть некий огненный объект, который обычно считают либо метеоритом, либо «огнем треугольника», о коем доложил наш шестой свидетель. Странный свет, который опускался и поднимался, достаточно слабый, сходный с огнем свечи, был замечен и позже, через месяц. И второй свет уж точно не мог быть метеоритом. Это похоже на огонь треугольника.

И последняя странность — резкое изменение погоды, когда тихое и очень спокойное море внезапно было охвачено волнением при полном штиле. Все эти явления происходят и сегодня. Колумб был первым, кто обратил на них внимание.

Странности треугольника

Может быть, пора обобщить странные явления, происходящие в треугольнике? Разобьем их на несколько групп и рассмотрим каждую.

Изменение психического состояния

Сюда мы можем отнести те ощущения, которые описывают выжившие в Бермудах или же сообщившие о тревожных симптомах перед гибелью. Это, конечно же, страх. Почти все, кому пришлось сталкиваться с необъяснимым, ощущают панику и страх. И чем более тревожным оказывается положение, чем глубже они заходят в воды Бермуд, тем сильнее становится это чувство. Оно может возникнуть и в спокойную погоду, и во время проявления феноменов треугольника, но многие описывают это так: «вцепился в поручни изо всех сил», «волосы встали дыбом», «думал, что сейчас умру», «нам хотелось только одного — поскорее отсюда убраться». Часто такое психическое перенапряжение ведет к остановке сердца или дыхания. А у людей с неуравновешенной психикой вызывает галлюцинации — и тогда они видят умерших, беседуют с ними, то есть ведут себя крайне

неадекватно.

Еще одно неприятное проявление страха — невозможность найти правильные ориентиры, чтобы выбраться из гнетущего района, потеря ориентации во времени и пространстве, потеря навыков. Люди часто становятся абсолютно беспомощными и беззащитными.

И последнее — ступор, когда человек не может вообще принять хоть какое-то решение и даже не может двигаться. После тяжелых поражений или долгого пребывания в зоне треугольника некоторые нарушения психики могут остаться надолго или навсегда (вот почему людей, прошедших сквозь бермудский ад, часто начинают считать «тронутыми»).

И в то же время у некоторых в Бермудах возникает что-то вроде эйфории, и они с радостью идут на риск и принимают опасные для себя решения.

Отказ работы приборов и ограничение подвижности самолетов или кораблей

В зоне треугольника из строя выходят все электронные приборы, навигационное оборудование. Отказывают компасы, даже обычные магнитные. Разряжаются аккумуляторы. Исчезает ток в проводах. Двигатели работают на всю мощь, но вхолостую или же не работают вовсе. Самолеты и корабли «застревают» в пространстве. Самолеты в результате падают, корабли идут камнем на дно. Отказывают приборы на батарейках, в том числе вживленные медицинские стимуляторы (зафиксировано несколько случаев смерти от остановки сердца). Садятся батареи мобильных телефонов.

Как правило, после выхода из зоны работа электронных устройств и навигационных приборов восстанавливается. Батареи и аккумуляторы навсегда выходят из строя и восстановлению не подлежат. Если поражение было не очень сильным, после выхода за пределы зоны их работа восстанавливается.

В моторах нарушается подача топлива, они могут взрываться без видимых причин. До вхождения в зону они были проверены и признаны пригодными, но в зоне разлетаются на части, и топливо воспламеняется. Многие загадочные взрывы самолетов могут быть связаны именно с этим явлением.

Иногда отказывают таймеры и наручные часы. Они либо останавливаются, либо вовсе выходят из строя.

Отказывают и датчики слежения. Радары не воспринимают находящиеся в зоне и пока еще «живые» самолеты и корабли.

Отказ радиосвязи

В зоне треугольника бывает невозможно связаться с точкой вне Бермуд. Передачи либо полностью не доходят, либо доходят, но обрывочно. Часто связь с находящимися рядом станциями оказывается недоступной, тогда как с отстоящими на тысячи и тысячи километров связь поддерживать можно. Были случаи, когда люди не могли радировать о своем положении береговой охране, но их сигналы четко и ясно принимали станции в Аргентине или Бразилии.

Аналогичная ситуация возникает и с мобильной связью (при сохранных батарейках). В некоторых местах существует зона абсолютного молчания, в других наблюдается искажение сигналов, появление запаздывающих сигналов. Сигналы могут идти разорванно, через длительные интервалы, хотя сообщения передавались с короткими интервалами (в несколько минут). Такие сообщения приходят с запаздыванием на многие часы. Причем проблемы со связью могут возникать даже тогда, когда никаких других «симптомов» не замечено.

На Бермудах, то есть в самом сердце треугольной зоны, всегда была очень сложная связь. Отказывают не только радио и телефоны, но и телетайпы. При этом может складываться ситуация, когда телефонная связь в норме, а телетайп не работает.

Изменение свойств среды

Создается впечатление, что физические законы в районе треугольника не работают Точнее, работают, но это другие, непонятные нам законы. Так, самолеты здесь падают, проваливаясь сквозь воздух с работающими моторами, корабли тонут. При этом никаких повреждений у попавших в зону судов и самолетов нет. Самые легкие обломки разрушенных судов и самолетов также тонут. Даже люди в спасательных жилетах идут на дно.

А иногда вода и воздух становятся густыми, как желе, и мешают движению. Корабли не могут перемещаться в такой воде, они точно приклеиваются к опасному месту.

Направленный свет в некоторых местах не распространяется, поглощается (области мрака). При попытке воспользоваться фонарем луч света не проходит в опасную зону, точно обрубается на самом входе.

Наблюдается свечение воды и предметов, попавших в данный район (живых или неживых): светящиеся ореолы, светящийся туман, светящаяся вода. Появляются оптические иллюзии, искажающие объекты: невозможно определить на глаз расстояние до объектов, их форму или цвет. Далекие предметы вне зоны можно рассмотреть до мельчайших деталей, близкие же скрывает марево. В некоторых местах возникают области нулевой видимости. Люди, прошедшие через такие зоны, отмечают в них невероятно большую плотность воздуха.

Особые явления

Кроме всех вышеперечисленных проблем, для треугольника характерен ряд особых явлений, делающих эту зону опасной.

Туман. Он возникает неожиданно и полностью непрозрачен. Может занимать большие пространства, образуя видимую на взгляд границу, без постепенного перехода. Туман висит либо столпами, либо массами большой протяженности. Свидетели описывают его как плотную среду, непохожую на обычный туман, и называют белым туманом. В зоне такого тумана радары не в состоянии зафиксировать объект.

Вихревые облака. Это области, образованные вихревыми потоками, занимающие огромные пространства, иногда имеющие сквозную воронку, где нарушаются законы времени и пространства. По описанию очевидцев, они выглядят как огромные массивы строго ограниченных в пространстве областей, имеющих линзообразную форму с центральной частью, вокруг которой и происходит вращение. Сквозь центр массива проходит узкий канал, который временами открывается; сквозь него видно ясное и чистое небо. Длина канала сбоку и при вхождении имеет различные значения: при проходе длина канала сжата.

Белая вода. В зоне треугольника в океане наблюдаются участки веретенообразной формы, резко отличающиеся по цвету от обычной морской поверхности. Иногда белая вода не имеет вспучиваний, иногда кажется кипящей. Часто над областями белой воды начинает собираться туман или образуются вихревые облака. Привязки к месту у таких образований нет, участки белой воды не обязательно появляются на одном и том же месте. Белая вода отличается от окружающих вод более высоким (во много раз) содержанием серы и низким содержанием лития, что характерно для протекания термоядерных процессов.

Купола. Иногда над поверхностью воды поднимаются куполообразные возвышения белого цвета. Свидетели описывают их как мгновенно вспучивающиеся ограниченные участки океана, которые становятся совершенно белыми, но не образуют волны. Иногда они поднимаются столбом и так держатся на протяжении какого-то времени, что противоречит законам гравитации. О таком вспучивании белой воды рассказывают многие летчики, совершающие полеты над Бермудами.

К подобным явлениям относятся и огромные пузыри белого цвета, выступающие из

воды, но не стремящиеся лопнуть. Они словно бы сдуваются, втягиваются назад после завершения непонятного процесса. Люди, которые эти пузыри наблюдали, говорили, что возникало чувство, будто тяжело дышит гигантское животное: выдохнет пузырь, а потом затягивает его назад.

Области горения. Иногда на поверхности океана возникают охваченные пламенем места. Горит вода. Причем это не связано с разливами топлива или нефти. Некоторые наблюдатели, проходя через такие зоны, пытаются объяснить их столкновением судна с емкостью с горючим или другим простым способом, понятным и не требующим осмысления. Например, Джим Коннорз описывает это явление (и объясняет его) так:

> Как-то раз мы шли ночью в ста пятидесяти милях к юго-востоку от острова Андрос. Стоял полный штиль, и поэтому я прилег отдохнуть у себя в каюте. Когда вахтенный по тревоге вызвал меня на мостик, в первый момент я не поверил глазам: море вокруг горело. Не фосфоресцировало, а горело самым настоящим пламенем. Я приказал дать полный вперед — через семь минут мы вырвались из «океанского костра». Начал выяснять, что и как. Рулевой и вахтенный в один голос твердят, что вода вдруг вспыхнула сама по себе вокруг нашей «Корал шарк»: и за кормой, и впереди, и гю бортам. Окажись на нашем месте прогулочная яхта, ей был бы каюк. Еще бы, костер посреди моря! Мистика, да и только. А между тем все объясняется просто: мы, видимо, попали в пятно плавающей нефти или даже протаранили в темноте бочку с бензином. Вот так и рождаются легенды о треугольнике дьявола.

Тем не менее катерам нередко приходится входить в нефтяные пятна в других районах, и эти пятна не возгораются.

Светящиеся объекты. В районе Бермуд нередко наблюдаются шаровидные или цилиндрические объекты, которые могут свободно перемещаться в пространстве, как в воздухе, так и в воде. Одни объекты очевидцы описывают как снижающиеся «звезды», «лампы», «огни», другие, по их словам, имеют выраженную шаровидную форму и большие размеры, третьи представляют собой сплющенные полусферы.

Цвет объектов тоже весьма разнообразен. Это могут быть белые или желтоватые «огни», голубоватые, зеленоватые «переливающиеся как радуга» шары. В процессе полета объекты нередко меняют цвет, например от яркого белого до красного или золотого.

Объекты могут быть одиночными, а могут идти «коллективом», иногда они проплывают в небе и совершают маневры, зависают или мгновенно исчезают. Иногда они движутся медленно, а иногда — с огромной скоростью.

Законам гравитации эти объекты не подчиняются. Они могут свободно проходить через твердые преграды. Нередко наблюдатели приписывают им осмысленное движение: объекты следуют за судном или самолетом, близко подходят, встают на пути.

Зеленая вспышка. Это явление наблюдается только во время захода солнца. В этот момент ниже уровня горизонта возникает зеленая вспышка, которая описывается очевидцами как зеленый луч. Реже сам диск солнца становится из красного зеленым. Появление зеленой вспышки обычно связывается с резкой переменой погоды на Бермудах.

Области мрака. Иногда в море появляются темные образования, которые радар опознает как твердые тела, хотя они таковыми не являются. При попытке войти внутрь такой зоны замедляется ход судна, полностью исчезает видимость, отказывают все приборы. У людей возникает ощущение безотчетного ужаса. Пока еще никому не удалось дойти до центра такой области или пройти ее насквозь, хотя в пространстве «мрак» не занимает много места, это очень ограниченные участки моря.

Мгновенное изменение погоды. Буквально за несколько минут ясная погода превращается в настоящий ад. И наоборот.

> Известен случай, когда в 1878 году в одном из портов треугольника

наблюдали приближение большого парусного корабля — английского фрегата «Эвридика». Дул холодный пронизывающий ветер, шел дождь со снегом, но все же ничто не предвещало близкой беды. И вдруг совершенно неожиданно налетел шквал, ошеломленные люди на пристани были сбиты с ног силой ветра. Массы мокрого снега закрыли весь горизонт, обратив день в ночь. Море закипело огромными валами. Необыкновенное стихийное явление продолжалось не более пяти минут. Ураганный ветер так же внезапно стих, пропал снег, прояснилось небо. Но — от фрегата не осталось никаких следов! Тщетно всматривались люди в море. Там было пусто. Фрегат был опрокинут ветровым ударом и моментально затонул со всем экипажем. Только через несколько дней корабль был найден водолазами на дне моря, у самого входа в бухту.

Всего за пять минут подходящее к берегу судно успело пойти ко дну.

Ненормальные волны. Внезапно и без видимой причины при ясной погоде появляются гигантские водяные валы. Очевидцы описывают их как возникающие совершенно внезапно: океан точно поднимается вверх и обрушивается всей силой на судно, затем наступает полный штиль. Такие подъемы океана могут происходить один раз, могут повторяться, но они кратковременны и непохожи на шторм. Высота волн гигантская — выше 15 метров.

Бури при ясном небе. В зоне треугольника наблюдаются области столкновения воздушных масс, несущие разрушение самолетам. Они никаким образом не прогнозируются: приборы показывают отличную погоду. Не замечаются они и со спутников. При вхождении в такой поток самолет разлетается на мельчайшие обломки в 10–20 сантиметров величиной. Очень редко от машины остаются более крупные фрагменты.

Инфразвуковые удары. В районе Бермуд иногда при ясной погоде возникают не улавливаемые слухом низкочастотные колебания, действующие разрушительно на человека. В других районах океана инфразвуковые удары связаны со штормами. Они обычно появляются либо во время шторма, либо перед его началом, вызывая тревожное состояние у людей и нестерпимую боль в ушах и теле. На Бермудах такие удары могут возникать неожиданно, в совершенно ясную и солнечную погоду, вне связи с надвигающимся штормом. Удары настолько сильны, что вызывают кровотечение из ушей и носа, иногда они завершаются летальным исходом.

Слизь. Желеобразная масса, которая в треугольнике иногда обволакивает предметы, возникает во влажную, но не дождливую погоду Под лучами солнца слизь быстро высыхает, не оставляя следа. Аналогичное явление — «волосы ангела» — падающие с неба образования в виде тончайших нитей, также очень быстро распадающиеся под лучами солнца.

Отраженные картинки. Это миражи, которые, тем не менее, опознаются радаром. Известны случаи, когда радары показывали на экранах самолеты, которых не существует, летчики видели такие объекты визуально, наблюдали гибель этих объектов, но никаких обломков или следов аварии обнаружено не было. Сюда же относится случай с отмеченным радаром самолетом, который ушел ниже уровня показаний радара и вновь появился, набирая высоту, пока полностью не исчез.

Хроноклазмы. Это тоже миражи, но уже не пространственные, а временные, похожие на голограммы. Свидетели говорят, что видели странные морские объекты, явно не принадлежащие нашему времени. Иногда очевидцы рассказывают о моряках в одежде прошлых веков, которые оказываются на палубе их судов. Поскольку подобные явления описывали сразу несколько людей и наблюдали его в разных местах, трудно отнести это к галлюцинации. Явление очень похоже на всемирно известные описания «летучих голландцев».

Наверно, я не все явления перечислила, но и этого, кажется, вполне достаточно. Практически любое из них может стоить вам жизни.

Гипотезы, гипотезы, гипотезы…

К сожалению, при обилии теорий относительно этих непонятных явлений нет ни единой, которая бы могла объяснить все причуды треугольника. Обычно гипотеза может дать толкование какому-то одному или паре явлений, но охватить их в совокупности не в состоянии. Какие же толкования дают нам эти гипотезы, пусть и не охватывающие бермудскую проблему в целом?

«Этого не может быть, потому что не может быть никогда»

Это самый распространенный в научном мире подход к решению бермудского вопроса. Гораздо проще отмахнуться от того, чего наука объяснить не может, чем рассматривать сами явления как существующие и требующие оценки. И беда тут в том, что свидетелей, прошедших через зону треугольника и оставшихся в живых, очень немного. Большинство из тех, кто оказался в нужном месте и в нужное время, к сожалению, нам уже никогда и ничего не расскажут. А их исчезновение ученые стремятся объяснить просто. Упал самолет? Утонуло судно? Значит, либо пилот или капитан совершил ошибку, либо сама машина имела дефекты, либо виновата погода.

Эти три кита «логического решения бермудского вопроса» просто ставят на нем точку. Зачем в чем-то разбираться, если все сводится к случайности (это погода), или просчетам (человеческий фактор), или дефектам техники? И эту версию рассматривать смысла не имеет. Она тупиковая. Если мы хотим понять, что там происходит, мы должны не закрывать глаза на существующие факты и свидетельства. Иначе наша теория и ломаного гроша не стоит.

«Да они все спятили»

Тоже очень простая и не требующая размышлений гипотеза. К сожалению, она имеет под собой основания.

Многие, кто столкнулся с опасностями Бермуд, стали совсем другими людьми. Они тоже пытаются понять, что с ними случилось, и строят собственные версии. Некоторые пострадавшие от треугольника, бывшие раньше атеистами, после происшествия приходят к религии и видят в том, что с ними случилось, проявление Бога. Другие заменяют Бога инопланетянами и строят свое толкование исходя из воздействия инопланетного разума. Ожидать от таких людей здравой оценки происшедшего нет смысла.

Те очевидцы, кто сохранил рассудок и может трезво описать свое столкновение с непознанным, — они просто не были в центре событий, они каким-то образом прошли по краю и выскользнули из этого ада живыми. Вот почему эти свидетели не могут дать полной картины события, а те, кто может, представляют эту картину так, что ученые не могут ее принять. И на самом деле, как бы вы сами отнеслись к показаниям человека, который вам сообщает следующее: «Шли мы через треугольник, внезапно у нас отказали двигатели, а наш отец упал на палубу с разрывом сердца. И поскольку он всегда хотел быть похороненным в море, мы, убедившись, что он мертв, зашили тело в мешок и опустили в океан. А через несколько часов, утром, нашли его, живого и невредимого, спящим на палубе»?

И таких сообщений немало. Как их расценивать — как бред или как факт? Гораздо проще — как бред. Ибо если свидетель обнаружил мертвое тело, брошенное в пучину, безмятежно спящим на палубе, придется признать, что нечто его (это тело) из мешка вынуло,

подняло из вод и вернуло к жизни. Вот почему ученые с такими свидетелями обращаются просто — бережно отсылают к ближайшему доктору-психиатру.

И эту версию, то есть: очевидцы — умалишенные, мы отвергнем. Если человек рассказывает пусть даже такую нелепицу, то надо признать, что он с чем-то столкнулся, но мог неправильно истолковать это. Например, он мог не выполнить каких-то действий, о которых говорит. А возможно, он изложил свою версию реального события, которая заменила в его памяти травмирующее происшествие. Это особенности нашего сознания, часто принимающего воображаемые картины за действительные.

Если мы перестанем игнорировать факты и считать их ложью или бредом умалишенных, то нам вольно или невольно придется с ними разбираться. И лучше разбираться, пытаясь не закрывать на них глаза.

Теория полой Земли

Эта замечательная теория по поводу устройства самой нашей Земли была высказана немецким авиатором Бендером во времена Третьего рейха, о чем я писала в своих книгах. Бендер считал, что мы не знаем ничего достоверного даже о форме Земли и заблуждаемся насчет того, что видим собственными глазами. Внешний космос может оказаться на самом деле внутренним космосом, который находится в замкнутом пространстве, внутри Земли!

Эту теорию Бендера ученые, даже ученые рейха восприняли с трудом. И было отчего. Ведь во внутреннем космосе не работают все известные нам методы измерения расстояний и физические законы. Если космос — внутренний, то все признанные законы будут действовать только в умозрительности, то есть на нарисованной в тетрадке модели, но не в реальности.

Увы! Этого никто так и не смог доказать упрямому Бендеру. Напротив, в апреле 1942 года, вместо того чтобы заниматься фронтом, ученые выехали в вынужденную экспедицию на остров Рюген в Балтийском море (он считался древним языческим святилищем и поэтому обладающим хорошей энергетикой, что должно было помочь эксперименту). Это были лучшие в Германии специалисты по радиолокации. Ученые тщательно замерили расстояние, установили свои приборы. А затем по команде доктора Фишера все радары были направлены в небо под углом в 45 градусов. Шли дни за днями. Над радарами было пустое небо. Приборы ничего не фиксировали. Сорванные с фронта ученые и военные недоумевали. Они не понимали, что ищут локаторы в небесной вышине. Им для чистоты эксперимента вообще ничего не объяснили.

А суть была очень проста. Бендеру удалось убедить Гитлера, что с нашей Землей все обстоит слегка не так, как мы думаем. То есть мы страдаем искажением зрения и не замечаем, что Земля имеет не выгнутую, а вогнутую поверхность! Если же присмотреться повнимательней, то можно увидеть, что мы живем не снаружи, а внутри своей планеты, а небо, которое мы считаем безграничным космическим пространством, — просто наполненная газом пустота внутри земной сферы. И там есть только Солнце, Луна и другие планеты, а звезды не существуют. Мы видим лишь мерцание и вспышки, потому что это осколки плавающего в центре сферы льда, на котором горят отраженным светом солнечные лучи. Самолеты никогда не поднимались так высоко, чтобы увидеть центр сферы. Но когда-нибудь они смогут удачно преодолеть внутренний космос через его центр.

Но какой же результат должен был дать эксперимент? Таким образом надеялись зафиксировать радиоэхо от волны, направленной с одной точки внутренней сферы в другую, точно противоположную! В итоге должны были получить карту расположения частей противника — Гитлера интересовал английский флот в Скапа-Флоу. Разумеется, отклика так и не дождались, но вывод сделали: приборы пока слабоваты. Да и в теории есть дефекты. Бендер после неудачного посещения острова Рюген отправился в концлагерь, а позже — в газовую камеру.

Но нас интересует, что вообще натолкнуло его на мысль о том, что мы живем внутри

пустотелой Земли. Бендер был пилотом, и неплохим. Свою теорию он, можно сказать, получил из воздуха. При полетах на тех высотах, которые были доступны летчикам в период с Первой до Второй мировой войны, земля выглядела часто как бы загибающейся внутрь (оптическое искажение). Морякам ведь тоже нередко казалось, что края горизонта поднимаются, а не опускаются, и это долгое время было доказательством того, что Земля плоская. С Бендером произошло точно то же самое: он видел при полетах вогнутую Землю! Отсюда до идеи о существовании внутри полой каменной структуры один шаг. Его он, к несчастью, и сделал. А сделал, увлекшись существующими на тот день теориями Тида, носившими название «корейшизм» и опубликованными в газете «Огненный меч».

Бендер внезапно «понял», что человечество зародилось внутри полой Земли благодаря воздействию (прямому давлению) солнечных лучей. По его мнению, внутренний космос Земли невелик — слой воздуха в диаметре составляет всего 60 километров, и размеры Солнца и Луны в этом слое гораздо меньше, чем принято думать (иначе бы они там не поместились). По краям этого космоса расположен слой воздуха, а в центре — пустота, и кроме двух светил в этой пустоте находится иллюзорный призрачный мир, его-то мы и принимаем за внешнюю вселенную. Поскольку сквозь центр и Солнце нам не пробиться, то можно оперировать лишь доступным пространством, вот почему радары были направлены под самым выгодным углом: 45 градусов — это тот наклон, который даст отражение противоточки на поверхности, но не даст сигналу пропасть в области внутренней пустоты.

Но если Солнце находится внутри нашего космоса, почему тогда существует смена дня и ночи? Бендер верил, что тому способствует перемещение призрачного мира, некоей перекрывающей лучи света субстанции, которая в момент прохождения (вращения) вокруг Солнца закрывает его от нас. Какое сложное объяснение для простых вещей!

Но удивительно другое: теория благополучно пережила время нацизма! Она видоизменилась, но продолжает свое существование уже немного в другой плоскости. Точнее, в нескольких ипостасях. По первой, так сказать, постбендеровской, мы находимся внутри объекта, который, обладая внутренним космосом, имеет выходы и входы во внешний. То есть наша поверхность — внутри планеты, но мы способны видеть (из-за этих дыр) настоящий космос вокруг нашей Земли. Что находится за пределами внутреннего космоса — неизвестно, но именно оттуда, с наружной Земли, к нам являются «гости» в виде разных неопознанных летающих объектов. Это предыдущие расы, которые существовали на планете и смогли вовремя спастись во время катастроф. Они заселили наружную часть Земли и превосходно к ней адаптировались.

А дальше — вечный лед и борьба льда с огнем. По всему получается, что мы — дети огня, живущие на территории огня, а остальное — зло и космический лед. И пришельцы тогда — жестокие обитатели вечного льда, которые ничего хорошего нам дать не могут. Зато через дыры во внешний мир мы иногда тоже уходим и становимся «ушельцами». Дырам отводится место на полюсах, в районе Бермуд и у берегов Японии.

Другая версия теории помещает людей все же на наружную часть Земли, на поверхность (иначе очень сложно объяснить последствия полета в космос), но не отменяет внутренней полой Земли. Доказательством обычно служит несоответствие массы Земли и ее орбиты, а также особая сплющенность планеты на полюсах. Точки на полюсах называются точками перехода. По мнению приверженцев теории, в этих местах края внутренней и наружной поверхности скругляются и можно путешествовать не вокруг света, а по единой поверхности огромного шара, который сродни знаменитой бутылке Мёбиуса (трехмерному аналогу ленты Мёбиуса), То есть Земля имеет только одну поверхность — внешнюю и внутреннюю одновременно.

И хотя для опровержения этой теории геофизики даже специально провели расчеты, чтобы доказать, что давление внутри такой Земли просто расплющит всех, кто живет в глубине, ничто не помогло. Сторонники единой поверхности ссылаются на обитающих в морских глубинах рыб, способных выдерживать давление, не замечая его, и погибающих, если преодолели пространство и вышли на нашу поверхность со своей, внутренней.

Но гораздо больше сторонников у другой теории — внутриземных полостей. По ней выходит так, что внутри планеты находятся не привычные нам ядро и мантия, а круговые полости, отделенные друг от друга массами земного вещества. То есть мы видим внутреннюю Землю как семь или девять полостей, расположенных концентрическими сферами. Это очень напоминает округлую матрешку или… круги ада, Дантова или какого-то иного, христианского или языческого.

Сторонники теории полых пространств внутри Земли помещают туда все то, что называется загадками и никак не объясняется существующим научным знанием. Эта теория тоже абсолютно не нова, вероятно, из нее-то и выросла картография Дантова ада. А те, кто уже в наши дни увлекался столь эзотерическим мировосприятием, даже предлагали путешествие внутрь Земли, чтобы пройти по подземным (точнее, внутриземным) полостям. Некогда капитан пехотного полка Клайв Саймонс даже сообщил о своем открытии сенату США. В 1818 году он разослал свои предложения не только конгрессменам, но и ученым. Письмо выглядело так:

> Сан-Луи, Миссури, Северная Америка, 10 апреля.
>
> Всему миру.
>
> Я заявляю, что Земля полая и населена внутри. Она содержит много твердых сфер, концентрических, лежащих одна в другой, и открыта у полюса от 12 до 16 градусов. Я обязуюсь доказать реальность выдвигаемой мною мысли и готов исследовать внутренность Земли, если мир согласится помочь мне в этом предприятии.
>
> Клайв Саймонс, бывший капитан пехоты, штат Огайо.

Как видим, теория не умерла. Может, этому способствовало, что Саймонс провел немало публичных лекций, где демонстрировал «дырки» на полюсах, через которые можно «вползти» в земные полости и пропутешествовать по ним до самого центра неизведанной Земли, и собственноручно изготовленную им модель земного шара со всеми подземными пустотами. Очень наглядно.

Во всяком случае, наш ученый Обручев именно в одну из этих дыр (около Северного полюса) и отправил свою экспедицию, правда, в фантастическом романе «Плутония». А другой вполне реальный человек, Уильям Рид, написал книгу «Полюса-призраки», увидевшую свет в 1906 году. В ней он написал: «Я уверен, что Земля не только полая, но что все или почти все исследователи провели много времени за последней чертой Земли, заглянув тем самым в ее внутренности». Когда его попробовали спросить, не сможет ли он привести доказательства, что Земля имеет полости, Рид возмутился: «У нас нет доказательств — ни прямых, ни косвенных. Напротив, все указывает на то, что она полая».

И сегодня, когда неожиданно сканирование земной поверхностями спутниками дало некие «черные пятна» на полюсах, а случилось это уже в 60-е годы XX века, сторонники теории дружно воскликнули: вот оно, свершилось, входы найдены!

До этого американский летчик Бирд тоже пытался найти «черные дыры» на полюсах. Он писал: «Я хотел бы увидеть землю и за Северным полюсом. Эта земля — центр того, что называют Великим Неизвестным…» И — пытался. А пресловутые снимки полюсов, имеющие области, скрытые тенью, в журналах именовались не иначе как «входами во внутреннюю Землю». Как пишут ученые,

> Самый верхний слой планеты — земная кора — имеет толщину от 35 до 70 километров под материками и 5—10 километров под океанами; ниже расположена мантия (толщиной около 2900 километров), а в центре находится земное ядро радиусом около 3500 километров; в направлении к центру нашей планеты увеличиваются температура и давление, достигая в середине ядра соответственно около 5000 градусов и 3600 000 атмосфер; даже если допустить, что земное ядро пустое или наполнено газом, то он будет сжат до плотности около 16 г/см^3.

Что может выжить в таких воистину адских условиях? Ничто, уверен секретарь Института физики Земли Сергей Юнга:

> Давление под земной поверхностью возрастает так неимоверно, что его не выдерживают никакие кристаллы, даже алмаз. Таких условий не выдержит ни одна оболочка. Присутствие больших полостей под поверхностью не подтверждается и динамикой прохождения сейсмических волн — точность томографических исследований очень велика. Отдельные полости возможны лишь до глубин 3–5 километров, но дальше они должны неизбежно схлопнуться.

Современные создатели пикантных теорий пошли дальше Бендера. Одна из них, принадлежащая И. А. Горелику, выглядит так.

> Известно, что на глубине 2900 километров проходит поверхность Вихерта — Гутенберга, которая делит Землю на мантию и внешнее ядро. Эта поверхность резко преломляет продольные сейсмические волны и не пропускает поперечные волны. Внутри внешнего ядра находится внутреннее ядро радиусом 1250 километров. Наружу от поверхности Вихерта — Гутенберга растет пространство и падает температура излучения. Внутрь от этой поверхности растет излучение и падает температура пространства. Поведение спектра излучения внутри от поверхности Вихерта — Гутенберга в точности подобно и описывается теми же законами, как поведение пространства снаружи от этой поверхности.
>
> Если попытаться распрямить сферу Вихерта — Гутенберга в плоскость, то расстояние от этой плоскости до центра Земли, который теперь превратится из точки в плоскость, и расстояние до бесконечности станут равными.
>
> Каждому объекту находящемуся в гравитационном пространстве на поверхности Земли, соответствует объект, находящийся в фотонном пространстве на поверхности ядра Земли. В разреженном пространстве ядра Земли, около самого центра, летает гравитационное изображение Солнца. То есть мы имеем одно и то же Солнце. Над головой — действительное изображение, а в центре Земли — мнимое. И не только Солнце, но и каждый из нас находится и на поверхности Земли, головой к зениту, и на поверхности ядра Земли, головой к центру Земли.

Внутри каждой планеты имеется полость. И, соответственно, внутри каждой планеты летает мнимое изображение Земли, на которой находятся наши мнимые изображения. И не только внутри планет, но и внутри звезд. Чем дальше звезда, тем менее заметно в ее недрах изображение Солнца, Солнечной системы, Земли, нас.

> Каждый камень отражает мир вокруг него. В каждой песчинке существует гравитационное изображение предметов/ окружающих эту песчинку. Каждый атом есть гравитационное зеркало, в котором отражается окружающий мир. Внутри камня сложно рассмотреть изображение мира/ внутри атома — тем более. А вот внутри Земли мы можем видеть Солнце, точно так же как внутри Солнца мы можем видеть Землю и землян, нас же… К сожалению, на поверхности Земли обнаружить эффект Арки[7] так же сложно, как и доказать некоторые следствия теории относительности. Но чем глубже мы внедряемся в недра объекта, тем сильнее отличия в расчетных данных, получаемых с учетом эффекта Арки и без его учета.

Именно теория полой Земли легла и в основу объяснения тайн Бермудского треугольника. По этой замечательной теории, кроме входов и выходов на полюсах есть еще

---

[7] *Эффект Арки* — гипотеза о течении газовых процессов внутри звезд, подвергающая сомнению основы общепринятой астрофизики звезд.

входы и выходы в районе Бермуд и на противоположной Бермудам точке, у Японских островов, где, как известно, находится не обозначенное на картах море Дьявола. Именно в этих местах и наблюдается нарушение пространственно-временной непрерывности, здесь гибнут самолеты и корабли, а люди начинают испытывать странные и неприятные ощущения.

Так что, по дополненной теории Бендера, внутрь мира можно попасть через треугольник. Вот почему не находят никаких обломков после катастроф — не было катастроф! Пропавшие экипажи самолетов и кораблей переместились во внутреннюю Землю! Там, очевидно, они теперь и живут. А почему назад не возвращаются? Наверно, там гораздо лучше.

Теория атлантов

Эту теорию поддерживает самый известный бермудолог Чарлз Берлиц. Он автор множества книг о непознанных явлениях и, наверно, лучший англоязычный автор, пишущий о Бермудах. Он собрал много фактов, но пытается их объяснить либо инопланетянами, либо наследием атлантов.

> И у Платона, и у мистиков, и в сотнях легенд говорится о древней стране, находившейся на материке посреди Атлантического океана. Тщательное исследование океанического дна вблизи Атлантического хребта, в частности анализ взятых с глубин пробных образцов, географии окрестностей, ледникового осадка, лавовой породы, кораллов, песчаных отложений и подводной растительности, позволило найти убедительные доказательства того, что до 10 000 года до н. э. отдельные участки Атлантического хребта пребывали над океанической поверхностью.
>
> Атлантический хребет когда-то был желанным краем для людей. Здесь в изобилии имелись плодородные вулканические почвы, и землю ласково обдували теплые ветры со стороны Гольфстрима. Ледник — этот источник тяжких мучений для неандертальцев, что обитали в ту пору на соседнем Европейском материке, — коснулся лишь крайней северной оконечности Атлантиды. Простиравшиеся вокруг океанические воды служили верной защитой от вторжения незваных чужаков, и в то же время цепочки мелких островков служили своего рода пунктирными «дорожками» к остальному миру. И точно так же, как благоприятные островные условия способствовали эволюции гигантских пауков на Канарах, огромных черепах на Галапагосских островах и ящериц длиною в ярд на острове Гран-Канария, — на Атлантиде они послужили идеальными условиями существования, в которых и развивались представители первого полностью сложившегося современного вида homo sapiens — так называемые кроманьонцы.
>
> Кроманьонцы появились в различных уголках Земли приблизительно в 55 000 году до н. э. До их появления человечество на протяжении тысячелетий не претерпевало никаких изменений. И вот внезапно в обособленных друг от друга местах объявились эти люди с более объемным мозгом, более крепкими телами и с такими новыми особенностями в строении скелета по сравнению с их предшественниками, что, казалось бы, для развития этих особей понадобились бы изоляция и неимоверное количество лет.
>
> Библеист Захария Сичин предлагает свое толкование загадочного возникновения кроманьонцев. Когда Сичин изучал ветхозаветные тексты, его внимание привлекли упоминание неких «нефилимов», которые «были на земле», а также следующее место из Книги Бытия (6:4): «С того времени, как сыны Божии стали входить к дочерям человеческим, и они стали рождать им: это сильные, издревле славные люди». Сичин отмечал, что, хотя обычно слово «нефилим» переводят как «исполины», буквально оно означает «те, кто сходят с неба на землю». Стремление найти истоки этих библейских намеков привело его к древней цивилизации Двуречья — долине рек Тигра и Евфрата, и к убеждению, что древние

> упоминания нефилимов относятся к тому народу, который туморы называли «ануннаки» — «сошедшими на Землю с небес», и, наконец, к догадке, что эти ануннаки были инопланетянами. Далее Сичин предполагает, что внеземных пришельцев привлекли обширные минеральные залежи на Земле. В надежде обзавестись рабами для добычи несметного золота, которое им было необходимо, чтобы защитить собственную планету от атмосферы, они вознамерились генетически усовершенствовать человеческий род. Одним из результатов этих стараний стало появление кроманьонцев.
>
> Инопланетяне проводили свои генетические опыты (назовем это так) в благодатном краю Атлантиды, и «выведенные» таким путем кроманьонцы наслаждались существованием в идеальном климате. Разумеется, любая датировка событий, происходивших около 10 000 года до н. э. и раньше, весьма приблизительна, но можно установить, что около 30 000 года до н. э. ввиду неустойчивых природных условий на Атлантиде многие представители этой превосходной расы покинули прежние места обитания и переправились на небольших суденышках в ближние земли — Юго-Западную Европу и Южную Америку. Их предметы искусства, кости, орудия и украшения и по сей день находят в долинах рек, впадающих в Атлантический океан, — там, где их бережно схоронили тысячелетия тому назад. Археолог из Германии Марсель Ф. Омэ, проводя раскопки в Европе и Южной Америке, обнаружил в двух крайне удаленных друг от друга местах следы типично кроманьонских погребений, а также остатки скелетов, орудий труда и предметов личного обихода, между которыми наблюдалось явное сходство. Археологи установили, что в Южной Америке кроманьонцы жили даже раньше, нежели они появились в Европе. Сходные оккультные обряды и иные тождественные приметы древних культур кроманьонцев, населявших земли по разные стороны Атлантики, наводят на мысль об их общем источнике, то есть о цивилизации, существовавшей на островах, лежавших между материками.

Вместе с погибшей цивилизацией на океанское дно ушли и механизмы атлантов. Поскольку Берлиц считает, что атланты владели иной формой энергии, нам непонятной и пока недоступной, то все эти артефакты он помещает в воды около Бермуд. Там, если помните, у Бимини действительно найдены загадочные сооружения на морском дне. Атлантская энергия производилась особыми кристаллами. По Берлицу, эти кристаллы пережили своих хозяев. Именно они, продолжая работать, и повинны во всех трагедиях Бермудского треугольника.

Гигантская воронка

По этой теории, судно засасывает гигантская воронка, которая неожиданно образуется на фоне совершенно ясной и тихой погоды и так же быстро исчезает. До недавнего времени считалось, что подобного не может быть. Ведь если не зафиксировано факта формирования вихревого потока в атмосфере, если метеопрогноз был благополучным, то откуда взяться воронке, да еще такой, которая за считаные минуты может уничтожить огромный корабль?

Однако снимки из космоса неожиданно выявили интересные детали. Подтвердился факт того, что в Саргассовом море мгновенно меняется погода и образуются гигантские вихри, которые быстро исчезают.

Каждый из таких вихрей, состоящий из холодного ядра и кольца более теплых и соленых вод, достигает диаметра более ста километров. Эти вихри-кольца заметно влияют на погоду в прилегающих областях, даже вызывая «прорехи» в облачном слое, благодаря чему их и удалось обнаружить из космоса. Ну а если все это так, не могут ли подобные вихри, пока еще неизвестно как зарождающиеся и как заканчивающие свое существование, время от времени образовывать гигантские воронки, способные поглотить одиночный корабль?

Мощные выбросы энергии

Некоторые исследователи загадки Бермуд считают, что в этом районе происходят мощные выбросы энергии неизвестного происхождения, которые «сбивают с толку» приборы. Эта версия имеет две подверсии. Походной из них виновником мощного излучения является некогда упавший в зоне Бермудского треугольника железный метеорит. Он пробил тонкий в этом районе поверхностный слой и застрял в магматической оболочке. Поэтому периодически он подвигается потоками магмы и вызывает сбои в электромагнитном поле. Как только метеорит поворачивается, находящиеся в области Бермуд корабли и самолеты терпят бедствие.

Уфологи заменяют упавший метеорит погибшим космическим кораблем инопланетян. Они даже сосчитали, что этот объект имеет длину 20 километров и выглядит как огромная сигара. Правда, доказательств такой версии не существует.

Близка этой гипотезе и другая, выдвинутая доктором физико-математических наук А. Елькиным, теория «магнитных аномалий». Предполагается, что периодически возникающая здесь магнитная аномалия приводит к нарушению нормальной работы приборов, прежде всего компаса, вследствие чего суда и самолеты теряют ориентацию и значительно отклоняются от курса. Возможно, останки исчезнувших судов и самолетов не находят потому, что поисковые работы ведутся далеко в стороне.

Статистические данные говорят о том, что суда и самолеты в основном исчезают в моменты полнолуний и в периоды наибольшего значения прецессионных сил, а магнитная аномалия возникает вследствие движения в недрах земли ионизированной магмы, вызванного, в свою очередь, лунно-солнечными приливами.

Виновник — Солнце

Академик Международной Украинской академии оригинальных идей, член-корреспондент Международной славянской академии наук В. Агарев считает, что виной трагедий в треугольнике могут оказаться процессы, происходящие на Солнце.

> «Нарастание пятнообразовательного процесса (имеется в виду образование пятен на Солнце) отточки минимума до максимума происходит скачками, с резкими подъемами и падениями, сдвигами и перебоями. Скачки постоянно растут и в момент максимума достигают своих наивысших значений. Эти скачки в появлении и исчезновении пятен, по-видимому, и являются виновниками многих эффектов, которые развиваются на Земле. Логично предположить, что имеется также влияние солнечных циклов на динамику функциональных состояний и нарушений технических систем и объектов в процессе эксплуатации. Причем такое влияние, в результате чего в окружающей среде создаются аномалии, что и ведет к ускорению и увеличению катастроф, аварий и происшествий. Уже имеются многочисленные факты и проведены исследования. Вот ряд примеров:
>
> 1. Магнитные бури действуют на электросети. В 1989 году на несколько часов без электричества осталась провинция Квебек в Канаде: перегорели трансформаторы и подстанции вышли из строя.
> 2. Несколько лет назад на Северной железной дороге России стали самопроизвольно переключаться указатели, но утром симптомы исчезали. Ученые обнаружили: рельсы реагировали на изменение магнитных полей. Железнодорожная автоматика работает на слабых токах, а провода тянутся на тысячи километров.
> 3. Были случаи, когда во время таких бурь спутники сходили с орбиты и падали на Землю. Так погибли американская орбитальная станция „Скайлэб” и советский „Салют-6”. 15 июля 2000 года во время очень большой магнитной бури был потерян японский спутник „АСКО”.
> 4. Известен проект „Влияние магнитного поля Земли на динамику

социальных систем", при выполнении которого обнаружена согласованность между геомагнитной цикличностью и ростом травматизма на производстве, количества смертей, и т. д.

Таких фактов много, но пользы от этого мало или нет совсем, несмотря на то что с каждым годом ученые все больше убеждаются в тесной связи длежду колебаниями в солнцедеятельности и теми или иными явлениями земной жизни. К настоящему времени в причинную зависимость от степени напряженности солнечной активности поставлены такие физические явления на Земле, как: магнитные бури и их частота; частота полярных сияний; количество ультрафиолетовой радиации; частота и интенсивность грозовой деятельности; количество тепловой радиации; температура воздуха у поверхности Земли и воды морей; давление воздуха; частота бурь, ураганов, смерчей; количества осадков, частота градобитий и число полярных айсбергов, один из которых потопил „Титаник"; изменение электрической оболочки атмосферы, ухудшение радиоприема, слышимости, в результате чего наблюдались потеря связи и гибель самолетов и т. д.

Современные объекты состоят из многих тысяч комплектующих элементов, изделий, агрегатов и подсистем. Их характеристики при эксплуатации и хранении под воздействием внешних и внутренних факторов стремятся выйти из упорядоченного и исправного состояния в состояние хаоса или неисправности.

Аномальные уровни воздействия во многих случаях превышают стандартные нормы и ускоряют выход параметров устройств за допустимые пределы и, следовательно, влияют на появление параметрических отказов, которые могут привести к полной потере работоспособности объекта или к катастрофе.

Под внешними физическими воздействиями в основном понимают такие термодинамические характеристики окружающей среды, как температура, влажность, давление, скорость воздуха. Другие факторы (электромагнитные поля Земли, атмосферное электричество) используются гораздо меньше. Имеющиеся различные электромагнитные поля внутри технических объектов не могут не взаимодействовать с такими же полями внешних физических факторов земной атмосферы, которые сильно зависят от солнечной активности.

Анализ данных о трагедиях в Бермудском треугольнике подтверждает предположение о том, что ход 130-летней статистики о катастрофах и авариях морских судов и самолетов в этом районе связан с циклами солнечной активности.

Для технических объектов циклический процесс солнечной активности может опережать по фазе процесс колебаний в статистике катастроф. Это можно объяснить временем, необходимым на „прогрев" Мирового океана, который выступает в причинно-следственной связи системы „Солнце — Океан — технический объект" как посредник. Для биологических систем такого посредника нет. У них временной разрыв между причиной и следствием короче.

Солнечные процессы выступают как главная причина возмущений Океана и атмосферы. Аномальные явления в возмущенной среде являются в свою очередь вторичной причиной выхода из строя жизненно важных элементов, в том числе организма пилота как составной части систем управления техническими объектами, который непосредственно приводит к катастрофе, аварии или происшествию».

Гироскопическая гипотеза

Защитниками этой теории выступают многие ученые. Академик Агарев пишет:

«Бермудский треугольник не является строго ограниченной географической областью. На этом месте мог бы быть и четырехугольник. Не является он и узаконенным географическим названием. Бермудский треугольник называют также: „дьяволово, или дьявольское, море", „кладбище Атлантики", „море Вуду"

(так именуют колдовское искусство в Карибском районе).

О перспективах раскрытия тайны Бермудского треугольника полярные мнения высказывают в своих трудах ученые Зденек Кукал и Чарлз Берлиц.

Попытаемся разобраться в этой тайне, используя и сопоставляя различные научные факты и гипотезы. По сравнению с Мировым океаном Бермудский треугольник является маленькой природной лабораторией, но в его пределах обнаруживаются все формы рельефа дна, известные ученым-океанологам и геологам.

Особый интерес представляет течение Гольфстрим с меандрами (имеется в виду волнообразный характер движения течений) благодаря следующим, давно известным свойствам:

— течение быстрое, затрудняет либо совсем тормозит движение судов, плывущих против него;

— течение пульсирует, меняет свою скорость и местоположение иногда систематически, иногда бессистемно;

— течение создает нерегулярные вихри и отклонения; некоторые вихри существуют много дней и обладают значительной силой и размерами;

— течение воздействует на погоду; на границе его теплых вод с более холодными окружающими водами часты туманы.

В Мировом океане все больше и больше открываются и новые явления, существенно меняющие представления о нем. Одно из таких открытий — экваториальное подповерхностное противотечение. Оказалось, что точно вдоль экватора в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах на глубинах 200–400 метров на восток текут реки шириной около 100 километров, и одновременно поверхностные воды движутся на запад. Кроме этого, стало известно, что все течения Мирового океана объединены в глобальный океанский конвейер, научное, прикладное и хозяйственное значение которого пока еще остается незамеченным.

В 1970 году советские ученые открыли в Атлантике огромные вихри с поперечными размерами 200–300 километров. Они, по сути, являются исполинскими гироскопами с жидкостным ротором. Позднее было выяснено, что такие вихри существуют в океане повсеместно.

Гироскопический эффект, обусловленный суточным вращением Земли, оказывает влияние и на колебания уровня морей и океанов, порождаемые гравитационными силами. Не обходятся без этого эффекта и процессы образования вихрей, воронок и вибраций в водах Океана.

Кроме этих явлений, есть данные о появлении в Мировом океане вибраций воды и световых излучений, идущих из глубины. Океанологи также отмечают эпизодическое распространение в Океане низкочастотных (около 20 герц) колебаний неизвестного происхождения. Сотрудник Института радиотехники и электроники РАН А. Шабельников утверждает, что в природе существует совсем другая система взаимодействия тел, чем считалось до сих пор. Его вывод: силы взаимодействия между двумя любыми телами (звезды, планеты, элементарные частицы) прямо пропорциональны произведению их кинетических энергий и обратно пропорциональны квадрату расстояния между ними. Таким образом, законы Ньютона и Кулона не отменены, а обобщены.

Новый взгляд ученого расходится с постулатом Эйнштейна о запрете на превышение скорости света. Он доказывает, что скорость распространения гравитационных волн на восемь порядков выше. Но гравитационных волн пока никто не обнаружил. Они слабо взаимодействуют с веществом, и в то же время они — кругом.

Сорок лет назад профессор Пулковской обсерватории Николай Козырев провел уникальные эксперименты с гироскопом. Эти опыты повторил академик Михаил Лаврентьев, получив схожие результаты.

На обыкновенных рычажных весах был подвешен гироскоп, ротор которого вращался по часовой стрелке. После наступления равновесия, заметив положение стрелки весов относительно шкалы, ротор гироскопа раскрутили против часовой стрелки. Казалось бы, что ничего не должно случиться с весами. Однако стрелка

весов, по сравнению с предыдущим измерением, показала, что гироскоп стал легче.

Ни одним из известных физических явлений объяснить этот феномен невозможно.

По мнению Козырева, гироскоп с вращающимся ротором на весах — это система с причинно-следственной связью, чувствительность которой при изменении направления вращения волчка позволила обнаружить присутствие силы неизвестной природы.

Такой же результат был получен и при установке рядом с гироскопом и весами стакана с горячим чаем. При этом стакан с чаем без сахара никак на весы с гироскопом не влиял. При вбрасывании же в стакан чая кусочков сахара явление повторилось: стрелка весов показала на уменьшение веса гироскопа.

Эксперименты с гироскопом и телескопом, нацеленным на Солнце или другие звезды, зафиксировали тот же феномен изменения веса гироскопа и другие пока непонятные явления. Результаты экспериментов свидетельствуют, что в системах, в которых протекают процессы, приводящие к нарушению их равновесия, например температурного или химического баланса, происходит выделение неопознанного физического фактора (фактор Козырева), который изменяет физические свойства веществ (изменение частоты колебаний, электропроводности, объема), в том числе силу

Эти изменения происходят при „необратимых" процессах, т. е. там, где есть причинно-следственные переходы, где система еще не пришла в равновесие. В соответствии с гипотезой профессора Козырева, этот физический фактор должен подчиняться основным физическим законам отражения и поглощения. Он не распространяется по Вселенной как свет, а появляется в ней сразу и действует на процессы и тела мгновенно. Впрочем, каждый специалист по гироскопам знает, что гироскопический момент в гироскопических устройствах также действует мгновенно.

При жизни профессор Козырев эксперименты завершить не успел. Поиск новых неизвестных физических закономерностей, новых форм причинных связей продолжается.

Сравнив размеры гироскопа, с которым работал астрофизик Козырев, с возможными размерами естественных гироскопических эффектов и гироскопов в океанских течениях, можно представить, какие неожиданные и могучие силы могут встретиться на пути морских или воздушных судов и решить их судьбу. И если эти силы существуют в природе, их можно искусственно воспроизвести, а не ждать случайной встречи с ними, откладывая эту „работу" очередным поколениям человечества.

Заметим, что случайность или неожиданность всегда есть нечто относительное, которое находится в точке пересечения необходимых процессов. Гибель „Титаника" для многих — случайное событие. На самом деле встреча корабля с айсбергом закономерна. Просто вопрос о вероятности его встречи с айсбергом вообще не рассматривался. Гибель „Титаника" — это результат прёжде всего отсутствия информации о положении дел в окружающей обстановке и среде. Так обстоит дело во всем. На свете нет ни одного явления без всякой на то причины».

Иными словами, в районе Бермуд изменяется привычная нам гравитация и законы физики, той, которую мы считаем истинной, перестают работать. Поскольку все наши приборы построены согласно с известными нам принципами, то они прекращают показывать реальную картину мира, в котором случайно оказались. Поэтому компас и любые иные навигационные устройства отказывают. И пилот или капитан оказывается в новом пространстве совершенно слепым. Он не знает, куда ему лететь или куда ему плыть. А так как и находящееся в зоне воздействия вещество тоже живет по своим новым законам, то материя изменяет известные нам свойства: неожиданно то, что должно плыть, — тонет, а воздух больше не может держать самолеты, поскольку для этого требуется другая скорость.

Теория дифференцированности вращений сфер (ДВС)

Автор этой теории — действительный член Русского географического и астрономо-геодезического обществ РАН Татьяна Николаевна Рощупкина. Эта теория соединяет воедино и «солнечную», и «гироскопическую» версии.

Теория ДВС объясняет, как работает, если так можно выразиться, «динамомашина недр» нашей планеты, обусловливающая преобразование потенциальной энергии Земли в тепловую и энергию собственного движения участков земной коры, сопровождающегося эволюционными динамическими процессами на планете, в том числе и катастрофического характера. Ведь нашу планету периодически «трясет» — наступают ледниковые периоды и глобальные потепления, наводнения в одних местах и засухи в других. К тому в последнее время добавились катастрофы техногенного характера…

Моя же теория помогает объяснить, почему случаются аварии на атомных электростанциях и на подводных атомоходах, почему бесследно исчезают суда и самолеты в океанах и выбрасываются на побережья морские млекопитающие, как образуются многие явления, называемые аномальными.

Теорию ДВС легко пояснить, взяв за модель наше светило. На примере Солнца мы можем наблюдать разницу угловых скоростей экваториальной зоны и более близких к полюсам широт. Экваториальная, в пределах плюс-минус 35 градусов, зона Солнца делает оборот вокруг оси за 26 земных суток, в отличие от высоких широт, имеющих оборот в среднем 31 сутки и более. Таким образом, экватор Солнца обгоняет средние широты за пять оборотов еще на один оборот. Этот проворот экватора создает взаимодействия с преобразованием запасов энергии вращающейся плазменной сферы в тепловую и кинетическую, «работу» которой мы видим на примере солнечных пятен и протуберанцев.

Когда-то и наша планета напоминала собой Солнце, но, имея в 333,4 тысячи раз меньшую массу, она давно истощила потенциальные запасы энергии, охладилась и «обросла» с поверхности корой, на которой мы с вами живем, и подкоркой — так называемой мантией, которые препятствуют выходу энергии, вырабатываемой в недрах планеты.

Увеличение толщины коры и мантии стало препятствовать производству экваториальных проворотов внешних слоев сферы Земли, в отличие от внутренних. Так «заработала» «динамо-машина недр», создающая сложное гравитационно-магнитоэлектрическое комплексное поле нашей планеты.

Что же касается массированных выбросов энергии, то они стали возможными только при сочетании максимального напряжения внутренней энергии Земли с энергией космических сил, в первую очередь приливо-образующих, влияющих на приращение угловых скоростей экватора. Это «парады», соединения и противостояния планет, затмения, изменения склонения орбиты Луны, летний максимум скорости обращения самой планеты и т. л. После утолщения земной — коры стали происходить периодические сдвиги экваториальной плоскости Земли — при циклической реализации накопившихся напряжений в коре. Они повинны в целом ряде трагических последствий, самыми главными из которых из-за величины наносимого урона являются землетрясения. Но самое важное то, что сдвиги сопровождаются выходом через разломы коры подкоровой энергии в виде электромагнитных волн различного диапазона. С одной стороны, им мы обязаны различными феноменами аномального характера — от «простых» шаровых молний до более сложных проявлений «астрала». С другой — такие «выстрелы» энергии Земли создают сбои в работе механизмов, и особенно электронной аппаратуры. С этим связаны события, происходящие в приэкваториальных впадинах океанов — в так называемых Бермудском треугольнике и Море дьявола.

Теологи знают; чем глубже океаническая впадина, тем тоньше ее кора, к тому же раздробленная предыдущими сдвигами и выглаженная мощными

течениями — Гольфстримом и Куросио. Здесь во время сдвига вместе с газами, пеплом и парами воды через разломы дна вырывается энергия. Все это газирует морскую воду, образуя шлейфы «белых» вод, известные рыбакам, летчикам и космонавтам. Попав в такую воду, морские животные удушаются, отравляются газами и поражаются токами разной интенсивности, поэтому и выбрасываются на побережья.

> С другой стороны, морская вода, как известно, имеет среднюю насыщенность солями 35 г/л. При строительстве судов расчет их плавучести учитывает ее плотность. Газированная же вода теряет это качество и не может держать на себе судно, которое почти мгновенно проваливается в глубины, не успев передать сигнал SOS. Об этом не было известно, когда на дне у мыса Гаттерас, в 500 километрах от Бермуд, обнаружили целое кладбище из 687 судов…

Эта теория включает и объяснение природы светящихся объектов в районе Бермуд, которые наблюдали свидетели. Рощупкина связывает эти явления с образованием шаровых молний:

> «Шаровые молнии, эти сгустки заряженной материи, обладающие мощными и таинственными силами. Откуда они берутся и куда исчезают, что определяет их размеры? Полагаю, что при большом напряжении энергии недр ее сгусток прорывается в атмосферу. Давление воздуха придает ей форму тарелки, которая взаимодействует с ионами атмосферы своими краями (огоньки по периметру), а ее центр гравитационно взаимодействует с землей (луч к земле из центра). Поскольку сгусток шаровой молнии охлаждается с поверхности, то это придает ему металлический вид. Зависание тарелкообразного сгустка энергии определяется спокойным состоянием магнитного поля Земли в данной местности, а мгновенное его передвижение — возбужденным».

Иными словами, наблюдение большого количества шаровидных и светящихся объектов над этим районом Атлантики говорит о необычайной геомагнитной активности опасной зоны.

Теория блуждающих волн

Эта теория объясняет гибель судов появлением необычайно высоких (от 15 и до 30 метров) одиночных волн-убийц. Блуждающие волны долгое время считались вымыслом, своего рода моряцкими рассказами, потому что «не укладывались ни в одну математическую модель возникновения и поведения морских волн (с научной точки зрения волны высотой более 20,7 метров существовать в океанах Земли не могут), а также не находилось достаточного количества достоверных свидетельств. Однако последние исследования в рамках проекта MaxWave (максимальная волна), который предусматривал мониторинг поверхности Мирового океана с помощью радарных спутников ERS-1 и ERS-2 Европейского космического агентства (ESA), зафиксировали за три недели по всему земному шару более десяти одиночных гигантских волн, высота которых превышала 25 метров. Эти исследования заставляют по-новому рассмотреть причины гибели за прошлые два десятилетия судов такого размера, как контейнеровозы и супертанкеры, включив в число возможных причин и блуждающие волны.

> О природе блуждающих волн нет единого мнения, среди версий называются:
> неизвестные структуры, поглощающие энергию окружающих обычных волн;
> блуждающие волны как суперпозиция (интерференция) отдельных обычных волн;
> локальные области измененной гравитации.
> • Прямое моделирование волн-убийц было предпринято в работах В. Е. Захарова, В. И. Дьяченко, Р. В. Шамина. Численно решались уравнения,

> описывающие нестационарное течение идеальной жидкости со свободной поверхностью. Используя особый вид уравнений, удалось проводить вычисления с большой точностью и на больших временных интервалах. В ходе численных экспериментов были получены характерные профили для волн-убийц, хорошо согласующиеся с экспериментальными данными.
>
> Возможно, причиной возникновения гигантских одиночных волн является движение с некоторой определенной скоростью фронта высокого атмосферного давления в направлении зоны низкого давления (расширение зоны высокого давления), как это описывается в работе Шумилова В. К При таком „наступлении" фронта высокого давления возникает явление, почти аналогичное нагону воды на мелководную восточную часть Балтиийского моря, когда уровень воды в Неве в Санкт-Петербурге поднимается на несколько метров».

Эта теория отлично согласуется с теорией ДВС и гироскопической теорией. Действительно, в специфическом районе Бермуд, крайне неоднородном по донному ландшафту, с огромными перепадами глубин на ограниченном пространстве, возникновение таких волн с точки зрения вероятности гораздо выше, чем где-либо в океане. Тем более что район Бермуд имеет не только перепады рельефа дна, но и перепады плотности воды (если включить в него относительно пресное Саргассово море).

Вихревая теория

Эта теория объясняет, с одной стороны, образование в районе Бермуд особого типа облаков и странных атмосферных явлений, сопровождающихся шаровыми молниями, с другой — изменение свойств материи, к которым мы привыкли. Наиболее полно она изложена Е. Лесняком.

> «При слиянии двух грозовых облаков, имеющих разноименные заряды, возникает гигантской мощности электрический разряд. В насыщенных влагой облаках при этом протекают огромной величины токи с выделением тепловой энергии. Попытаемся мысленно проследить, куда девается эта энергия. Как поведут себя молекулы воды, через которые проходят сильнейшие токи, оказавшись в зоне высоких температур (до 25 000 °С) канала линейной молнии?
>
> Каким бы хорошим диэлектриком ни была вода, под воздействием больших токов будет происходить ее электролиз. А высокая температура приведет к ее термическому разложению. Молекулы воды мгновенно распадутся на молекулярный кислород и молекулярный водород, которые в смеси дают гремучий газ. Результат — взрыв. От расширения газов при взрыве возникает сверхзвуковая ударная волна, которая потеснит молекулы воды, не участвующие в термоэлектролизе, к периферии облака. Теснимые взрывной волной, молекулы воды станут укрупняться. Сливаясь, они образуют замкнутую шаро-, сигаро- или же куполообразную оболочку из толстого слоя воды. Как только электрический заряд линейной молнии иссякнет и энергия взрыва рассеется, участвовавшие в химической реакции кислород и водород вновь соединятся в молекулы воды Мгновенная конденсация и распространяющаяся ударная волна создадут в центре взрыва разреженное пространство. Примыкающие к нему внутренние слои расширяющейся водяной оболочки вскипят и в виде вновь образовавшихся частиц пара, воздуха, а также буферной массы воды с огромной скоростью устремятся в обратном направлении — к центру взрыва. Здесь произойдет „охлопывание" — гидроудар потоков воды и пара, которые погасят друг друга, не вызвав особых перемещений основной массы облаков.
>
> Так происходит в случае простейшей линейной молнии, формирующей при электрическом разряде контур прямой линии. Если же контур линейной молнии в момент слияния противоположно заряженных облаков имеет не прямую, а ломаную или S-образную конфигурацию электрической дуги, то „схлопывание" произойдет не в центре взрыва, а на определенном расстоянии от него. Смесь пара,

воды и воздуха, двигаясь со сверхзвуковой скоростью мимо центра взрыва, создаст крутящий момент. Несущиеся к центру потоки начнут вращаться и — окруженные относительно неподвижной средой соседних облаков — в начальной стадии сформируют вращающийся тор. Произойдет мощная закрутка потоков.

Если построить векторные диаграммы всех сил, действующих на точки поверхности тора, можно показать, что вращающийся тор постепенно станет принимать форму перевернутого усеченного конуса. Если посмотреть на него со стороны, то его конфигурация будет напоминать „летающую тарелку". Размеры ее внушительны: диаметр верхнего основания может достигать десятков, а то и сотен километров, высота — от сотен метров до нескольких километров. Образовавшийся усеченный конус может покинуть облако, в котором родился, лишь в том случае, если оно будет обезвожено. Если же оно насыщено влагой, то он, питаемый его соками, превратится в смерч.

Предположим теперь, что описанный нами конус зародился где-нибудь в облаках над просторами Карибского моря и двинулся с попутным ветром в акваторию Бермудских островов. Достигнув „заданного" района, он бесшумно опускается к поверхности океана. В солнечную погоду заметить такую „тарелку", вращающуюся со сверхзвуковой скоростью, практически невозможно. Что же случится с самолетом, наткнувшимся нечаянно на подобный объект? Исход скорее всего будет трагическим. Вследствие излучения конусом высокочастотных электромагнитных волн выйдет из строя радиопередатчик, нарушится радиосвязь. В цепях управления и системе зажигания от наводимых блуждающих токов перегорят катушки. Прекратится подача топлива, отключатся двигатели, самолет разрушится от удара о нисходящий поток конуса и упадет в океан. Даже радар не способен обнаружить такой конус, поскольку облако, содержащее мало влаги, на экране не высвечивается. Если же конус опустится на пролетающий низко над океаном самолет, можно ожидать, что стрелка компаса начнет бешено вращаться, барометрическое давление за бортом — быстро падать. Ведь восходящие внутренние потоки конуса наподобие мощного вакуумного насоса захватывают и увлекают за собой частицы воздуха, заключенные в его внутренней зоне.

Как только конус соприкоснется с водой и подсос воздуха прекратится, падение барометрического давления станет еще более стремительным. В результате начнется бурное парообразование с поверхности воды. Поднимется густой туман. Что будет делать летчик в такой ситуации? Стрелка компаса бешено вращается, за фонарем встает белая пелена тумана, высотомер — вследствие падения давления — показывает, что высота велика… Летчик отожмет ручку от себя, чтобы снизиться, выйти из этой высокой, как ему кажется, облачности. В результате самолет врежется в воду. Но ведь примерно такую обстановку в районе Бермудского треугольника, когда погибла пятерка американских „эвенджеров", описал Лоуренс Д. Куше в своей нашумевшей книге „Бермудский треугольник: мифы и реальность".

Так обстоит дело с самолетами. А в каком положении окажется океанский лайнер или, скажем, небольшая шхуна, попади они внутрь нашего конуса? И судно, и люди, попавшие в эпицентр опускающейся громадины, подвергнутся, на наш взгляд, как воздействию высокочастотных электромагнитных волн, так и влиянию высокоэнергетических ионизированных частиц. Откажет радиостанция. От наведенных блуждающих токов выйдут из строя катушки цепей управления зажиганием. Двигатели остановятся. Не слышимые человеком высокочастотные электромагнитные волны будут пагубно действовать на его организм. Распространяясь в тканях тела в больших дозах, ультразвук нередко приводит к разрыву клеточных оболочек и гибели организма. Блуждающие токи будут наводиться везде (в электропроводке, металлических поручнях, в воздухе над палубой) — и постоянно поражать человека.

Падение частоты электромагнитного излучения, связанное с уменьшением скорости вращения конуса, может перевести его в диапазон резонансных колебаний ниже 16 герц, граничащих с инфразвуком, при действии которого у человека нарушаются зрение и слух, возникают расстройства высшей нервной

деятельности.

Соприкосновение конуса с поверхностью воды приведет не только к образованию густого тумана. Конус начнет погружаться. Направленное вниз давление со стороны конуса очень велико (как и в случае наземного смерча). Академик Д. Наливкин писал: „Смерч порой ведет себя так, что на его пути все вмято в землю, будто здесь прошел тяжелый каток”. Но если для смерча земная поверхность — „твердый орешек”, то вода для нашего конуса — не препятствие. В момент погружения его верхнего, большего основания атмосферный воздух, находившийся до этого как бы за „круговым забором”, с большой скоростью устремится в эпицентр. Поднимется сильное волнение, вода вздыбится. На гребне этого вала могут оказаться и лайнер, и шхуна.

Когда нижняя кромка погружающегося в воду конуса достигнет отметки „жидкого дна”, его потоки, скользя по плотному слою, станут, продолжая вращаться, сжиматься к центру. Оттуда они устремятся вверх, к поверхности воды, где все еще находится (если оно уцелело) наше несчастное судно. Поднимаясь в толще воды, воздух, находившийся в конусе, интенсивно насытит ее газами. Вода вскипит бурлящей пеной. Плотность ее упадет намного меньше единицы. Любой плававший до этого предмет мгновенно пойдет ко дну. Никакие спасательные средства в такой ситуации не помогут. Даже надувной плот провалится сквозь возникшую пеновоздушную массу. Нельзя, правда, исключить случай, когда, скажем, деревянная шхуна тоже попала в глубь клокочущей пучины, но была вытолкнута затем наверх давлением воды. Возможно, именно поэтому иногда обнаруживаются плавающие по океанам суда, на борту которых нет ни единого человека.

Даже подводные лодки, прячущиеся обычно от эхолотов под отметкой „жидкого дна”, могут стать жертвой нашего конуса. В момент, когда нижнее его основание достигнет границы раздела воды, над „жидким дном” возникает значительный перепад давлений. Подвергшись ему, находящаяся поблизости подводная лодка мгновенно разорвется изнутри и потонет…

А теперь мысленно перенесемся из океанских просторов на грешную землю. Известны следующие факты. Например, многие люди наблюдали „приземление НЛО”. Увиденный объект в общих чертах выглядел чем-то наподобие огромной тарелки, то есть усеченного конуса. Однако подойти близко к таинственному объекту, как правило, не представлялось возможным — смельчак терял сознание. При попытках фотографирования пленки засвечивались. На „месте посадки” оставалась отметина в виде коричневого или зеленого круга, в границах которого длительное время не произрастала трава.

Выдвинутая гипотеза позволяет объяснить эти загадки. Уже упоминалось, что под воздействием излучений человек может терять сознание. Это в лучшем случае. Фотопленка, несомненно, засветится. Растительность зачахнет. Автомобильные системы зажигания будут отказывать. И так далее. Нам представляется, что на базе выдвинутой гипотезы можно увязать в стройную систему многие еще не раскрытые явления и процессы».

Геокристаллическая гипотеза

Эту теорию для объяснения происходящего в треугольнике выдвинул исследователь всего паранормального Айван Сандерсон. Сандерсон обнаружил, что на нашей планете существует десять зон, в которых отмечено непропорционально высокое исчезновение судов и самолетов. Он назвал такие зоны Поясом дьявола, который тянется по тридцатой параллели в Северном полушарии и тридцатой параллели — в Южном.

В Северном полушарии в этот Пояс вошли: Бермудский треугольник, Море Дьявола к югу от Японии, Алжиро-Марокканский район с прибрежным морем на северо-западе Африки, горный район на границе Пакистана и Афганистана, в котором исчезали военные самолеты во время Второй мировой войны, а также прибрежные воды Калифорнии у

западного побережья Северной Америки в Тихом океане. В Южном полушарии Пояс дьявола включает: восточную часть Индийского океана у берегов Австралии, район Тихого океана между Австралией и Новой Зеландией, остров Пасхи и прибрежные воды вокруг него, район Атлантического океана у берегов Южной Америки и прибрежный район к юго-востоку от Африки в Индийском океане. Интересно, что расстояние между всеми этими точками составляет 72 градуса по меридианам долготы. Мало того, что они расположены на одинаковом расстоянии от экватора и друг от друга, эти районы к тому же еще и образованы треугольниками.

И все эти районы печально знамениты высоким количеством иногда необъяснимых катастроф.

Точки Пояса дьявола

В далеком 1968 году Сандерсон выдвинул гипотезу «подлых водоворотов» («Vice Vortices»), В своей книге «More Things», изданной в Нью-Йорке в 1969 году, он, подметив, что в аномальных районах «рождаются колоссальные водовороты», вынужден признаться, что «пока доподлинно неизвестно… почему вихревые потоки разогретой воды облюбовали именно эти места». И он пишет:

> Мне ничего не оставалось, как обратиться за советом к инженерам, электромагнитологам и геофизикам. Собрав их вместе, я изложил суть дела. И через неделю они нанесли на карту… десять пятен… Пять из них облюбовали Северное полушарие и пять — Южное; все ромбы по широте отстоят на 72 градуса друг от друга. И каждая парочка (северное пятно с соответствующим ему южным) лежит на точной синусоидальной кривой.

Связав узловые вершины с полюсами, Сандерсон получил ромбовидные фигуры, которые соотнес с формой, соответствующей кристаллу. Отсюда и название — геокристаллическая теория.

Айван Сандерсон, изучая полученную им координатную сетку, заметил, что соседние ромбы разных полушарий, оказывается, сдвинуты относительно друг друга на 36 градусов. Это симметричное распределение необычных областей относительно друг друга и экватора требовало своего объяснения. Исследователь с полным основанием полагал, что они «подчиняются какой-то физической закономерности», тем более что во всех этих районах отмечаются геомагнитные аномалии, отклонения температуры воздуха и атмосферного давления, здесь теплые морские течения встречаются с холодными, на поверхности и в глубине они идут, как правило, в противоположных направлениях. Выходило, что эти районы планеты «сформированы природой по одному какому-то лишь ей известному закону».

Наша планета, по Сандерсону, является кристаллом с правильной кристаллической решеткой. На узлы кристалла приходится наибольшее напряжение, и в этих местах образуются неконтролируемые и разрушительные вихревые потоки. Вследствие активности этой кристаллической системы появились и районы, опасные для человека, где происходят катастрофы, и районы, где когда-то зародились древние цивилизации.

Практически одновременно с Сандерсоном аналогичную гипотезу, названную ими теория додекаэдра-икосаэдра, или Геокристалла Земли, выдвинули и советские ученые Н. Гончаров, В. Макаров и В. Морозов.

Макаров о рождении русской теории додекаэдра-икосаэдра пишет так:

> Во второй половине 60-х годов наибольшее внимание Н. Гончарова было привлечено к необъяснимо повышенному увлечению древних треугольной

символикой. Символические изображения треугольников были широко распространены буквально во всех сферах человеческой деятельности, особенно в искусстве, керамике, одежде, украшениях, архитектуре и строительстве. Ответ на эту загадку был найден в других памятниках древности: письменных и устных. Оказалось, что древние имели уверенное представление о некоторых делениях поверхности планеты на треугольные «земли». Однако основывались ли эти представления на реальной почве?

В 1968 году Николай Федорович [Гончаров] на этот вопрос смог ответить положительно. Очаги нанесенных на глобус наиболее примечательных (из известных в то время исследователю) древних культур и цивилизаций оказались закономерно расположенными относительно «узлов» всепланетной сетки из двадцати равных между собой равносторонних треугольников. От «узелка», где сходились вершины пяти соседних треугольников, до следующего, соседнего «узелка» — 7000 километров. Двенадцать «узелков», два из которых на географических полюсах и по пять — в Северном и Южном полушариях, на равных удалениях от полюсов. Положения очагов древних культур и цивилизаций — в «узлах» этой сетки, в серединах сторон и в центрах треугольников. Кстати, одна из середин сторон треугольника и явилась отсчетной точкой обнаруженной системы. Это — «Великая» пирамида из комплекса Гизы, пригорода Каира, в прошлом священного района Древнего Египта, носившего название Мемфис — «середина мира». (От этой точки до расположенного восточнее «узелка» — очага протоиндийской цивилизации Мохенджо-Даро и Хараппы — расстояние в два раза меньше, чем от этого «узелка» до Северного полюса. Благодаря этому важному наблюдению дальнейшие построения были очевидны.) У многогранника, проекцию которого на поверхности планеты выявил Н. Ф. Гончаров, назвав эту геометрическую сетку «треугольниками Земли», было, наоборот, двадцать граней и двенадцать вершин. Научное название такого правильного тела — икосаэдр. Поэтому было очевидным, что соединение центров граней одного из этих многогранников должно приводить к получению другого многогранника, и наоборот.

Таким образом, мы обнаружили в «странном предмете» (объемной кристаллической модели Земли — *Л. фон П.*) шаровые шишечки в своих собственных «узлах» — додекаэдрических вершинах, и отверстия, в центрах которых «утонули» вершины — «узлы» икосаэдра. Оттого-то и родилось предположение о «странном предмете» как модели силовой системы Земли (с различными функциями в вершинах и центрах граней). В «черных дырах» отверстий внутри граней этой модели, перенесенной на поверхность планеты, представлялось исчезновение «добычи» или мгновенная смерть экипажей судов и самолетов «Бермудского треугольника» и «Моря дьявола», о которых написала газета «Труд» во второй половине 1971 года. И, вообще, центры двенадцати отверстий (или вершины треугольников) в то время у нас ассоциировались с выходами шести пар силовых осей планеты. Как выяснилось позже, близкую идею (о пяти парах магнитных диполей) высказывали Сандерсону электромагнитологи США.

Основополагающая роль Геокристалла была выявлена как безальтернативная причина функционирования Механизма перемещения вещества планеты, открытого авторами гипотезы несколько ранее. За исходную причину «наведения» на поверхности планеты симметрии додекаэдра — икосаэдра нельзя принимать некое внепланетное поле. Тогда надо было бы допустить, что с вращением Земли с такой же скоростью и направлением вращается и внешнее гипотетическое структурообразующее поле, вероятность события которого практически равна нулю.

В самом упрощенном виде радиальную часть Механизма перемещения вещества можно представить в виде ежа, тело которого — земной шар. Его иглы-векторы — двух типов. Двадцать из них расположены на десяти как бы проходящих через центр Земли осях, но начинающихся у вершин Геокристалла-додекаэдра и направленных за пределы газообразных оболочек

> планеты. Двенадцать других нами уже были отмечены ранее как шесть силовых осей, выходящих на поверхность в двенадцати точках. В действительности, по этим осям иглы-векторы направлены к центрам граней Геокристаллау беря начало, по-видимому, от самой дальней газообразной оболочки Земли.
>
> Предполагается, что все иглы-векторы представляют собой вертикальные каналы, по которым вещество планеты перемещается в обоих направлениях, как бы осуществляя процессы обмена растущего Геокристалла. Конвекционная часть Механизма представляется в виде комплекса замкнутых петлеобразных ячеек близкого по плотности вещества, перемещающегося внутри каждой оболочки Земли. В конвекцию вовлекается вещество, выделяемое из радиальной части Механизма в результате его разделения по плотности на некоторых расстояниях от центра планеты (гравитационная дифференциация на определенных плотностных уровнях). Опускающееся, более тяжелое вещество дифференцируется у нижних границ планетарных оболочек. Облегченное же, оставившее наибольшую часть своего железа в расплаве внешнего ядра, поднимаясь по своим каналам (и полосам, соединяющим их, повторяя каркас Геокристалла), дифференцируется у верхних границ оболочек Земли. Таким образом, у границ оболочек «отбракованное» вещество вынуждено переходить в горизонтальное движение в направлении каналов с противоположным радиальным потоком. Там оно может быть вовлечено в радиальное движение-до другой границы этой же оболочки с очередной дифференциацией.
>
> Что касается поверхности планеты, то восходящие потоки, создающие давления на земную кору, приводили и приводят к ее растрескиванию. Вещество недр, внедряясь по линиям каркаса додекаэдра в образуемые при этом разломы коры и, как клином, раздвигая ее блоки, способствует их горизонтальным перемещениям. И они, как плоты, «плывут по течению» верхних горизонтальных ветвей конвекционных ячеек пластичной подкоровой оболочки — астеносферы. То есть от вершин и ребер поверхностного каркаса додекаэдра (каркас «роста» Геокристалла) к вершинам и ребрам икосаэдра (каркас его «питания»). Или, что то же самое, от центров треугольников к их вершинам.
>
> Встречно, то есть в противоположных направлениях, должны перемещаться потоки воздуха в приповерхностном слое атмосферы, ибо их движение — по нижним горизонтальным ветвям конвективных ячеек первой из атмосферных оболочек. Согласно вышеизложенному, в нисходящих «узлах» должны накапливаться напряжения на стыках пяти треугольных плит земной коры. Это — «тектонически горячие» точки земного шара. Здесь наиболее интенсивно происходит разрядка внутренних напряжений, недра наиболее активно сообщаются с внешней средой.

Согласно этой теории, частичная разрядка этих напряжений происходит за счет подвижек загибающихся внутрь, в направлении нисходящих потоков вещества, углов плит. Отсюда можно предполагать, что скорее всего «вход» в канал с поверхности планеты представляет собой пятилепестковую воронку, в горловину которой сдвигаются осадочные и обломочные породы.

Вот как один из таких наиболее известных районов описывается космонавтом В. В. Васютиным.

> Жутковатое впечатление производит Багамская банка — светло-зеленая подводная мель глубиной около 10 метров. В центре ее явственно виден огромный полукруглый провал с резко очерченными краями глубиной примерно 400 метров. К границам провала, перпендикулярно к ним, примыкают черточки-овраги, как на земной поверхности близ рек и озер. Впечатление такое, будто этот провал уходит под Багамскую банку!

А. Ю. Вдовин в статье «Загадки Тихого океана» отмечает одну из внешних особенностей другого, японского «узла»:

> В 400 километрах восточнее Огасавары… существует огромный водоворот радиусом около ста километров. Он поднимается с глубины 5000 метров почти до поверхности океана. Энергия водоворота в 10 раз больше обычного морского течения. Странно поведение водоворота. Примерно раз в 100 дней он меняет направление вращения… Ученые считают, что механизм этого явления не похож на структуру морских течений, возникающих под влиянием ветра, температуры и т. д.

Характерно, что «воронки» в земной коре в потенциально «гибельных» районах планеты могут иметь «повтор» и в «зеркале» воды. К примеру, в Багамском «узле» уровень воды ниже нормального на 25 метров (интересно, что и диаметр этой аномалии практически соответствует расчетному диаметру поверхностных «узлов» икосаэдра — 350 километров), а возле Австралии — на 100 метров.

Нечто подобное происходит и в магнитном поле планеты. Так, в «узле» к востоку от Бразилии существует громадная магнитная аномалия почти до самой поверхности Земли воронкообразно прогнувшейся магнитосферы (ее иногда и называют «выемкой» в магнитном поле Земли). Аномалии в магнитном и гравиметрическом полях в районах аналогичных «узлов» отмечаются многими учеными как правило, а не исключения из него. Порой их как бы беспричинное существование вводит в недоумение. Так, российский ученый Р. П. Булатов, отмечая максимум «изменения напряженности магнитного поля именно здесь, в этом треугольнике [Бермудском]», растерянно признается: «Неясно! Может быть, под океаном есть нечто такое, что и создает подобную аномалию».

Нанизанные на общие радиальные оси, нисходящие потоки гидросферы и атмосферы своими порывами при резкой, но «мягкой» (не тектонической) подвижке вещества осадочных породив воронке нисходящего канала, видимо, и привели к тем следствиям, которые принесли немало бед для судов и самолетов, оказавшихся в достаточной близости от этих районов. Снимки, сделанные из стратосферы над Северным географическим полюсом, продемонстрировали пять гигантских треугольников с общей вершиной над полюсом, то есть повторяющих картину треугольников икосаэдро-додекаэдрической структуры Земли вокруг того же полюса. Считается, что снимок отражает факт спокойного «курсирования» геострофического ветра по замкнутым периметрам треугольников.

Не будем иронизировать по поводу формы «маршрутов» и острых углов поворотов. Отметим сразу главное: замеченные очертания могут дать только значительно более толстые слои воздуха, тем более такого разреженного на больших высотах. И мы видим в этих контурах нисходящие ветви конвективных потоков, по крайней мере, одной атмосферной оболочки. То есть вертикальные перемещения вещества, а отнюдь не горизонтальные. И вовсе не геострофический ветер (если он вообще существует), а часть икосаэдрического каркаса в атмосферной оболочке.

А основные нисходящие потоки от вершин треугольников верхней границы атмосферной оболочки радиально направлены к соответствующим «узлам» икосаэдрического каркаса на поверхности планеты. То есть всегда над «узлом» есть столб воздуха, готовый резко изменить скорость, сорваться в нисходящем потоке. Плотность составляющих его частиц должна быть больше плотности воздуха за пределами этого столба. Осевая часть его в горизонтальных движениях не участвует. По этой причине в районах «узлов» при сравнительно спокойной погоде возникает еще более спокойная обстановка — «мертвая зыбь», то есть, образно говоря, столб нисходящего потока воздуха «упирается» в воду. И чтобы вывести систему из состояния покоя, должен сработать какой-то спусковой механизм и появиться причина. Рассмотрим еще раз предполагаемую причину, но более подробно…

> Порция вещества сдвинулась в горловине «воронки» нисходящего канала по «зову» Геокристалла. На конвейере, несущем к центру его грани смесь материалов

для переплавки во внешнем ядре и отбирающем затем нужную часть для «укладки» очередного слоя, образовалась вакансия давления. А природа не любит пустоты!

«Узлы» додекаэдра, хотя и имеют поверхностные кольцевые структуры, представляются как надповерхностные образования. Это вполне согласуется и с «подсказкой» «странного предмета»: если отверстия его граней принять за «воронки» нисходящих от поверхности планеты потоков вещества, то «шишечки» его вершин оказываются надповерхностными «узлами»., Поверхностные районы пересечения проекций ребер додекаэдра и икосаэдра, как, вероятно, и положено, смотрятся из космоса как «узлы» то одного многогранника, то другого. По своей поверхностной природе «узлы» икосаэдра как будто всегда должны выглядеть поверхностными кольцевыми образованиями. Но этого «закона» они придерживаются весьма редко. В основной своей массе это океанические «узлы» и, ввиду своей специфичности, наблюдаются как мигающие светофоры (относительно «сухопутных» «узлов» подобных наблюдений пока не имеется). А когда «включаются», предстают перед наблюдателями в несколько изменяющихся видах. Так, на некоторых космоснимках наблюдался не просто «узел» — кольцо порядка 350 километров в диаметре, а еще и один или два отрезка прямых, подходящих к нему ребер икосаэдра. Наиболее впечатляющими были снимки Багамского «узла» и «узла» первой подсистемы в районе острова Сокотры у северо-восточных берегов Африки, на выходе из Аденского залива (на одной трети длины ребра треугольника). На них достаточно хорошо просматривался полный «комплект» ребер, сходящихся в кольце «узла» (пять — для основного, шесть — для подсистемы додекаэдра-икосаэдра).

Логично предположить, что эти наблюдения можно расценить как фрагменты эволюции «узла» в процессе накопления в нем энергии в период, предшествующий его активизации. Если это действительно так, то факты наблюдений таких потенциально опасных очагов можно и нужно использовать в качестве сигнала предупреждения.

Гипотеза тороидальных поперечных вихрей

С геокристаллической теорией согласуется и предложенная В. Фоменко и М. Талалаевским гипотеза тороидальных поперечных вихрей. По Морозову, зта теория выглядит так:

Замкнутые кольцевые течения диаметром порядка двухсот километров, образуясь в Гольфстриме, периодически отделяются от него и самостоятельно «путешествуют» по океану в среднем, около года. Замечено, что в акватории Бермудского треугольника одновременно существует до пяти таких рингов. Приоритетное направление их перемещений — к юго-западу (выходит, к «узлу» икосаэдра), где они, как правило, вновь вливаются в Гольфстрим. Круговое движение этих течений (со скоростью до двух метров в секунду) приводит к высвобождению углекислого газа из глубинных холодных вод. По расчетам М. Талалаевского, концентрация этого газа в океанических глубинах в 4,7 раза больше, чем может раствориться в воде при обычном атмосферном давлении. «Конструктором» трагедийной ситуации называются «тороидальные поперечные вихри», возникающие при вращении масс воды. Они, как следует из гипотезы, уменьшают толщину слоя теплой воды на поверхности океана, способствуют подъему глубинных вод в центре ринга и создают здесь «своеобразный водяной купол».

Вблизи этого «купола» и ожидает своего «звездного часа» та самая глубинная вода с повышенной концентрацией углекислого газа. Причем от глубины ее «залегания» под границей «купола» зависит степень возможной трагедии. В момент активизации очага при предполагаемом быстром всплывании

«свежих слоев глубинной воды», насыщенной CO_2, вода буквально «вскипает». «Корабль, оказавшийся в среде с плотностью гораздо меньшей обычной, идет ко дну как топор». И на определенной глубине (приблизительно несколько десятков метров), где уже отсутствует процесс «кипения», «он будет раздавлен столбом воды». При меньшей глубине «залегания» «опасной» воды «ныряние» корабля будет не столь глубоким (волны не накроют его), но люди, «задыхаясь в углекислом газе, впадают в ужасную панику. И бросаются за борт в пасть Посейдона!»

Гипотеза Г. В, Талалаевского является как бы приложением к разработанной им гравитационной теории природы атмосферных вихрей — смерчей. Согласно его расчетам, вес тела при вращении становится меньше, и при увеличении скорости вращения «растут» и потери в весе. Расчеты показали, что при некоторой критической ее величине вес тела становится нулевым, а выше критической — отрицательным (то есть тело может «воспарить»). В опытах, поставленных в Англии (в 1975 году) и в России, были получены «потери в весе», соответственного 10 и 14 процентов. В смерчах же, у их внешних границ, наблюдаются эффекты «воспарения» тел, то есть приобретения ими отрицательного веса. Зато, согласно расчетам, в центре вихря вес тела растет. «Причем тем больше, чем больше исходная масса вращающегося вещества». Поэтому, по мнению Г. В. Талалаевского, «в центре больших океанических вихрей возникают гравитационные аномалии», так что в центре вращающегося кольца воды корабль «тянется» на дно «мощной гравитационной силой».

Известные случаи отставания времени в Бермудском треугольнике Талалаевский объясняет искривлением пространства при гравитационных возмущениях, а гибель и исчезновение судов и самолетов — действием низкочастотных гравитационных колебаний, которые могут стать причиной психических расстройств, из-за чего люди иногда покидают исправный корабль.

Теория инфразвука

Частности процессов, происходящих на Бермудах, объясняет теория инфразвука. Именно неслышимый для нас «голос моря» может стать причиной смерти или паники у людей, оказавшихся в эпицентре образовавшегося вихря. О воздействии низкочастотного звука на человека писалось немало. И здесь я не стану объяснять давно известные всем вещи. Расскажу только об опыте, проведенном американским физиком-экспериментатором Р. У. Вудом, Вуд установил в театре свою «инфразвуковую трубу» — генератор инфразвуковых колебаний, чтобы сделать представление более зрелищным. Звук, который никто не слышал, заставил публику в ужасе броситься из зрительного зала.

Инфразвук сопровождает внутрипланетарные процессы, которые как раз и происходят в узловых точках. И как описывают очевидцы, в опасных районах бермудских вод они ощущали не столько изменение свойств воды или воздуха (те, кто это видел, — не выжили), но прежде всего гнетущее состояние, необъяснимую тревожность, отчаяние, у некоторых возникала истерика. Вспомним, как описывал голос ведущего звена «эвенджеров» диспетчер на земле: по его мнению, у Тэйлора была истерика. И это происходило в воздухе, достаточно далеко от источника звука, а что должны испытывать люди на воде?

В Библии описан эпизод с использованием низкочастотного звука при взятии города Иерихона. Мощные укрепления разрушились, как песок, от низкочастотных колебаний. Что, по-вашему, может произойти с корпусами судов? Думать об этом не хочется. А люди, спасаясь от губительной вибрации, просто выбросятся за борт, где погибнут от нее же.

Но инфразвук — не причина катастроф в треугольнике, инфразвук — это дополнительное приложение к самому процессу, происходящему в недрах. Что же там происходит? Вот что пишет Морозов:

> В «воронку» спокойного нисходящего «узла» ссыпается, постоянно или «порциями» с некоторой частотой, осадочный или обломочный материал. Возникающий при этом дефицит давления устраняется подачей в очаг нового материала Механизмом перемещения вещества. Естественно, наблюдать эти процессы визуально нам не дано. По этой-то причине еще совсем недавно официальной наукой отрицалось существование радиальных нисходящих потоков вещества. Да и восходящие стали всерьез принимать как факт только с 1971 года. Начало этому положил американский ученый из Принстона Я. Морган, связавший факт существования «горячих точек» на поверхности планеты с предполагаемым переносом горячего вещества из мантии Земли к этим «точкам». (Кстати, Я. Морган и Ле Пишон являются «отцами» теории дрейфа плит земной коры.) Эти восходящие радиальные потоки получили название «мантийных струй». А сами радиальные каналы, по Моргану, это «тонкие жилки, диаметром всего около 150 километров, по которым поднимается горячий поток» со скоростью «около 1,2 сантиметра в год». А «обратных потоков нет». «Горячие точки» вызывают раскол плит, а следовательно, и образование срединно-океанических хребтов. Так что плитотектоника и дрейф — это вторичное. Первичное — фиксированные участки земной поверхности, места выхода материала из глубин.

Вот этот проход вещества по тонким каналам и вызывает неслышимый, но губительный для всего живого низкочастотный звук. Море в этом случае будет абсолютно неподвижным (вспомните панику на борту корабля Колумба, когда людям стало казаться, что они никуда и никогда не доплывут!), воздух — неподвижным и давящим, сгущенным и совершенно мертвенным. Все, что может лететь, и все, что может уплыть, — убирается из этого района.

В момент же прорыва каналов ситуация резко меняется. Начинается вибрация, совершенно губительная для людей. Особенно тяжело она переносится на море. Это явление впервые описал исследователь В. В. Шулейкин (который и высказал мысль, что виновник бермудских трагедий — инфразвук). Он это заметил, когда проводил работы на советской антарктической станции.

В момент запуска метеозонда в стратосферу люди ощущали мучительную боль в ушах и голове. Причем, когда аналогичную операцию проводили в Москве, никто на плохое самочувствие не жаловался. Шулейкин назвал открытый им эффект «голосом моря». Впоследствии советский ученый Н. Андреев доказал, что зарождение инфразвука происходит под поверхностью воды в процессе образования вихрей у гребней волн. Но штормы и ветра — это всего лишь одна причина появления низкочастотного звука. Вторая — как раз те самые внутриземные движения вещества. И они гораздо опаснее, потому что намного разрушительнее. По Морозову, в процессе подвижки вещества в длительно «не работавшей» горловине «воронки» не только зарождаются инфразвуковые волны, но и происходят колебания в магнитном и гравитационном полях этих локальных районов.

Теория подводных землетрясений

Еще одной причиной гибели и исчезновения кораблей и самолетов могут быть моретрясения. Бермуды — сложный в сейсмическом отношении район, и хотя там нет мощных подводных вулканов, но эту причину не стоит сбрасывать со счета.

Дело в том, что землетрясения не обязательно происходят бурно, существует особый вид сотрясений литосферы — «тихие землетрясения». Свое название они получили потому, что не сопровождаются видимым изменением рельефа: при этом нет извержения вулканов, нет видимых внешних разломов и нет образования или гибели островов. Но тем не менее внутри земли происходят подвижки литосферных плит или перемещение вещества под самими плитами.

В районе Бермуд нет сейчас выраженной вулканической деятельности. Но это не значит, что в нем не идут другие процессы. В силу неоднородного сложения дна это

неустойчивый район, где вещество постоянно стремится занять равновесное положение, и значит, происходят незаметные для нас, чрезвычайно медленные, но очень активные процессы. Земная кора систематически приподымается и опускается, и происходят медленные моретрясения, которые выглядят как подъем и опускание уровня океана. В отличие от приливов и отливов это явление во много раз сильнее. Оно сопровождается резкими изменениями атмосферного давления, но эти сейсмические процессы приборами не регистрируются. Над узлами опасных районов периодически происходит выброс сгустков энергии, которые идут от земли в атмосферу. Как писал Б. Сопельняк:

> Неслучайно космические корабли ни с того ни с сего начинает трясти, да так сильно, что космонавты набивают шишки. Не дай бог оказаться в этой зоне самолету: думаю, что причина многих катастроф именно в этом. А если выброс произойдет в море, то не станет и корабля.

Не так ли происходит на Бермудах? Те, кому не повезло, не успевают даже подать сигнала бедствия, что всегда так смущало специалистов, расследовавших подобные случаи. И не об этом ли явлении говорит нам образование на поверхности бермудских вод «белой воды», признака термоядерной реакции. Именно термоядерный сгусток уходит из этой зоны к небесам. Так что слова Тэйлора: «Мы входим в белую воду» можно воспринимать не как бред душевнобольного. Если его звено село «на белую воду», то именно в этом месте и находится их братская могила. И все, кто сел на такую воду, мигом оказались на том свете — не в другом времени и не в другой жизни, а просто погибли.

Чем еще характеризуются эти «белые воды»? В момент выброса, по теории ученого В. Барковского, «сила тяжести иногда была равна нулю или имела далее некоторые отрицательные значения». Перечитайте рассказ Джернона. Он испытал это нулевое или отрицательное значение, когда на выходе из тоннеля оказался на мгновение в невесомости. Ему только чудом удалось выжить. И всем, кто попробует совершить пролет сквозь «тоннель», грозит смертельная опасность. Если облако схлопнется, вместе с ним схлопнется без всякого следа и самолет со всеми, кто находится на его борту. Может быть, последствие таких схлопываний — это хрономиражи, которые наблюдают на Бермудах, или запаздывание радиосигналов. Не стоит искать тех, кто их послал, на этом свете, в силу особого устройства зон выбросов — это голоса тех, кому очень не повезло. Все они давно мертвы.

Что же тогда фиксируют радары как твердое тело в областях «мрака»? Вероятно, как раз мощный выброс, который не оторвался в атмосферу. Почему как твердое тело? Хотя выброс по сути энергетический, но характера его мы не знаем. Скорее всего, зона выброса имеет немного иные параметры, когда вещество и энергия похожи чем-то на кошку Шрёдингера[8], то есть то, что не оторвалось и не ушло в космос, является и не материей и не веществом, а точнее — и тем и иным одновременно. В момент полного преобразования в энергию внутри этой зоны как раз и образуется «светящаяся сфера или звезда», то есть некий оформившийся сгусток, который мы и воспринимаем как свет, а затем все рассасывается и отрывается от поверхности воды. Энергия отдельно, материя отдельно. И не дай бог никому оказаться внутри этого не-вещества и не-материи. Боги не любят, когда соглядатаи подглядывают в щелку.

Теория кристаллогидрата метана

---

8 *Кошкой Шрёдингера* в физике называется умозрительное животное, использованное австрийским физиком Эрвином Шрёдингером для иллюстрации особенностей квантовой теории, которые кажутся совершенно непривычными с точки зрения обыденной логики. Пресловутая кошка могла, по Шрёдингеру, быть и живой и мертвой одновременно.

Но наибольшую популярность сегодня получила другая гипотеза. Она тоже имеет свое право на существование, хотя не объясняет явления Бермуд во всей их совокупности. Гидрат метана имеет кристаллическую решетку, примерно такую же, как и лед, только точка замерзания у него выше, чем у льда. Речь идет о природном газе с большим содержанием биогенного метана, образующемся при разложении органики в илистом придонном слое. При низкой температуре такой газ способен сгущаться и связываться с частицами воды. Это, скажем, вполне возможно на глубине, при сильном давлении*

Запасы гидрата метана имеются во всем мире, и под землей и под океаном, но лишь на глубинах ниже 600 метров от морской поверхности. Залежи этого кристаллогидрата оцениваются в 400 *миллионов* триллионов кубических футов! Это во много раз выше, чем запасы природного газа. Сравните сами: 400 *миллионов* триллионов кубических футов против 5000 триллионов кубических футов. У берегов Америки огромные запасы кристаллогидрата метана находятся в Мексиканском заливе.

Сторонники метановой версии утверждают, что именно выбросы метана могут стать причиной катастроф в треугольнике. Согласно их мнению, газогидратный метан способен превратиться в твердый купол, под которым скапливаются новые порции всех составляющих природной смеси. Когда такой купол разрушается или наклоняется подводными течениями, пузырьки, естественно, устремляются к поверхности. Создается вихревое извержение газогидрата.

Большой океанический пузырь далеко не безобиден по своей механической силе. На поверхности моря он создает кипящую «кашу» — турбулентную газовоздушную смесь. Вода на таком участке переходит как бы в другое физическое состояние. Корабль в подобной ситуации должен сразу все получить отрицательную плавучесть и затонуть в считаные секунды. В бурную погоду «каша» выхлестывает вверх газогидратную смесь в виде высоких фонтанов. В этом случае турбулентные струи могут гибельно сказаться и на судьбе низко летящих самолетов. Поскольку метан — газ горячий, то возможны и взрывы топлива. И если судно или самолет не упали и не утонули, то люди, находящиеся на них, погибают от удушья.

Эта версия, конечно, интересна, но вряд ли правдоподобна. И вот почему. Во-первых, в самом треугольнике с залежами метана не так хорошо, как, скажем, у берегов Каролины. Ведь в бермудских водах мало таких глубин, где могут оказаться кладовые метана. А там, где такие глубины есть, господствуют настолько сильные течения, что они будут сносить выбросы метана и не позволят им концентрироваться в воздухе. Во-вторых, было несколько случаев бесконтрольных выбросов в районе буровых, где добывают метан. Причем в эти выбросы как раз попали вертолеты, обслуживавшие вышки. И что? Некоторые вертолеты, действительно, пострадали. Но все они успели подать сигналы бедствия, и ни один из них не был потерян! Что же касается самолетов, летящих гораздо выше, то таких случаев замечено не было. К тому же авария на буровой — это действительно очень мощный выброс.

Одиночные трагические случаи, если произошло нарушение придонного слоя, могут происходить. Однажды патрульный гидроплан, пилотируемый канадским летчиком, попал в «воздушную яму» как раз в западной части Северной Атлантики, которую не любят моряки. Гидроплан летел над океаном на высоте 30 метров. По утверждению летчика, имеющего солидный опыт, он никогда не встречался с «ямами» на столь низкой отметке. Быть может, это и был газогидратный выброс, из которого двухмоторная машина выбралась с трудом. Приборы вели себя при этом беспокойно, а сам пилот почувствовал приступ удушья.

Но все случаи свести только к метану никак не получится. Если бы это был именно метан, то трагедий было бы в десятки раз больше, и не только у берегов Америки.

Теория электромагнетизма

Трагические происшествия в треугольнике может объяснить и теория электромагнетизма. Она опирается на так называемый эффект Хатчинсона, названный по

имени современного американского физика и изобретателя.

Ученый пропускал ток через индукционные катушки и получил странный результат: во время передачи разряда металлические предметы стремились притянуться к создающейся между катушками дуге. Его слабенький прибор замечательно «присасывал» различные (и не только металлические) предметы. Что же тогда должно происходить на самом деле, когда между грозовыми облаками возникают мощные разряды?

Хатчинсон считает, что эффектом притяжения можно объяснить и отключение приборов, и странное поведение компаса, и даже нарушение передачи радиоволн, вплоть до запаздывания волн. Во всяком случае его прибор мог притягивать древесину, пенополистирол, пластмассу, медь, цинк — они висели в воздухе, перемещались, вращались вокруг источника и поднимались, находились на одном месте, отлетали в сторону на чудовищной скорости. Происходили очень странные вещи: в поле горело то, что не должно гореть, предметы, помещенные в это поле, имели тенденцию при определенной силе поля возгораться сами по себе, возгорались даже цемент и камень, В других случаях металл нагревался до белого каления, но в то же время не поджигал находящиеся рядом легковоспламеняющиеся вещества. Он становился желеобразным и плавился, хотя его и не нагревали. Вокруг предметов возникала «корона», в воздухе плясали огни, сходные с замеченными в треугольнике огненными шарами. В закрытых емкостях начинала бурно плескаться вода, поднимаясь столбом.

Удивительно, но Хатчинсону удалось даже свободно соединить два разнородных объекта, не повредив их: он вводил кусок дерева внутрь металлического бруска и свободно вынимал его, словно опускал камень в воду и доставал его обратно. То есть в этом поле твердые и надежные вещи становились чем-то совсем иным, словно прилетели с другой планеты.

При некоторых параметрах поля объекты становились не только взаимопроницаемыми, но и невидимыми. Вполне возможно, что мощное электромагнитное поле способно полностью разрушить и связи внутри атома, оторвать электроны и позитроны от ядра, высвободить то, что физики называют квантовым вакуумом.

Естественно, если это происходит не в теории, а в действительности, материя перестает существовать как материя. Она… исчезает. Поскольку наш мир материален, то он вынужден распасться, то есть — был самолет и нет самолета, И никогда никаких обломков найти не удастся.

Странные явления треугольника, вроде «тумана» или «белого пара», области «мрака» в этом случае можно было бы назвать областями квантового вакуума, который и возбуждает процессы энтропии. Эта область распада, или область «отсутствия всего», может поглощать свет, разрушать материальные предметы, как живые, так и неживые, изменять пространство и время, образуя ходы или кротовые норы в пространственно-временной протяженности.

Хатчинсон считает, что весь спектр явлений в Бермудах связан с тем, что электромагнитные явления, которые в других районах Земли не имеют такой разрушительной силы, происходят в «сандерооновском узле», то есть в месте, которое отличается крайней напряженностью и нестабильностью.

Истина где-то там?

Исследователь паранормальных явлений В. Чернобров приводит и другие возможные гипотезы.

Гидродинамический эффект (выдвинута канд. техн. наук Г. Зелькиным). Насытившись газом, выделяющимся из донного грунта (продуктом тектонической деятельности), масса воды отрывается от дна и движется к поверхности; при этом наводится электромагнитное поле. Достигнув поверхности, газо-жидкостный объем может подняться на высоту в несколько сотен метров. Всякий корабль или самолет, очутившийся в зоне выброса, низвергнется в пучину; экипаж, попав в газовое облако, обязательно погибнет.

Гидратное дно. Практически похожая версия, отличающаяся только процессом выделения и накопления донного газа.

Пониженное сцепление (выдвинута в 1950 году канадцем Уилбуром Б. Смитом, возглавлявшим правительственные исследования по магнетизму и гравитации в районе Бермудского треугольника). Было объявлено об обнаружении в атмосфере зон **с** «пониженным сцеплением». Эти области, по словам Смита, имеют диаметр до 300 метров. Они имеют тенденцию подниматься на большую высоту и медленно передвигаться, исчезать и вновь появляться в другом месте. Не исключено также влияние такой зоны на нервную систему человека. Самолет, попавший в зону «пониженного сцепления», легко может разрушиться.

Атмосферный взрыв. Считается, что при сложном сочетании гравитационных, электромагнитных, сейсмических и акустических аномалий происходит искажение обычной картины существования воздушной среды. В этих условиях может внезапно образоваться нисходящий поток, имеющий скорость до нескольких сотен метров в секунду и способный привести к гибели любое морское или воздушное судно.

Обратный смерч (выдвинута ученым А. Поздняковым). В основе гипотезы лежат сообщения о наблюдавшихся в Бермудском треугольнике гигантских водоворотах диаметром 150–200 километров, глубиной 500 метров, со скоростью вращения до 0,5 метра в секунду. Предполагается, что в результате специфического распределения потоков в атмосфере может сформироваться так называемый «антисмерч», воздушный поток в котором устремляется не сверху вниз, а снизу вверх. При этом на поверхности океана образуется водоворот. По мнению Позднякова, вокруг «антисмерча» возникают сильные электромагнитные поля, которые искажают работу приборов и компасов.

Природный лазер (выдвинута ученым К. Аникиным). Ученый считает, что при определенных условиях Солнце можно рассматривать как источник накачки, гладкую поверхность океана и верхние слои атмосферы — как отражатели световых волн, а перемещающиеся воздушные потоки — как активную среду. Таким образом якобы создаются элементы лазерного устройства. Действие такого лазера теоретически может привести не только к поломке, но и к испарению кораблей и самолетов.

Океанский электроток (выдвинута канд. техн. паук Э. Альфтаном). Причиной аномалий в Бермудском треугольнике называется повышенная электропроводимость. В пользу этой версии говорят резкие перепады глубин на дне океана, структура дна и «утоньшенная» земная кора в Пуэрториканской впадине. Предполагается, что магнитная аномалия в сочетании с природным электрическим полем, которое пронизывает океаны, порождают перемещения больших масс воды. Гибель людей объясняется воздействием на организм человека колебаний электрического и магнитного полей, которые вызываются резкими сдвигами горных пород, перекрывающими или сужающими токопроводящие участки дна океана.

Энергия электроразряда (выдвинута сотрудником подмосковного ЦНИИмаша А. П. Невским). В своих работах ученый рассмотрел механизм образования электрического заряда на движущихся в атмосфере Земли космических телах — метеоритах — и провел конкретные расчеты значений потенциала на таком теле относительно поверхности планеты. Он утверждает, что при больших космических скоростях для тел больших размеров потенциалы достигают таких громадных значений, что появляется реальная возможность пробоя многокилометрового промежутка между движущимся телом и земной поверхностью, причем основная часть энергии метеорита (вследствие физических особенностей процесса) переходит в энергию электроразрядного взрыва (ЭРВ).

В Бермудском треугольнике, по его мнению, «электромагнитное излучение (ЭМИ) от подобного разряда вывело из строя все приборы (более того, оно могло поразить далее электрические силовые сети самолетов). После воздействия ЭМИ через несколько десятков секунд к группе самолетов дошла и ударная волна от ЭРВ, которая их разрушила».

А. Невский не объяснил, почему после «разрушительного удара» самолеты летели

несколько часов. Еще сложнее, по его теории, дело обстоит с кораблями (конструкция у них несравненно более прочная). Но, утверждает Невский, поскольку корабль является своего рода «острием» на поверхности моря, то естественно, что в определенных условиях «он является концентратором напряжения, приводящим к преимущественному пробою именно на него. Если на корабль пробьет сильный разряд, то практически корабль будет уничтожен».

Гравитационная аномалия. Эта гипотеза основана на зафиксированном американскими астронавтами понижении уровня океана в центральной части Бермудского треугольника на 25 метров относительно общего уровня Мирового океана. Предполагается, что гравитационные возмущения непостоянны и при определенных условиях могут приводить к мгновенным катастрофическим понижениям уровня воды с последующим столь же быстрым возвращением к первоначальному состоянию. Таким образом, возникает гигантский водоворот, способный поглотить любое судно, и временное искажение воздушной среды над этим участком («воздушная яма»), приводящее к гибели самолетов.

«Черная дыра». Это местная гравитоаномалия, которая засасывает корабли.

Несуществующая вселенная. Гипотеза выдвинута в 2000 году контактером Л. Русаком.

> Из-за возникающих магнитных возмущений в этом районе военные самолеты перешли в интервал времени становления «несуществующей вселенной», где материки, моря и острова имеют во многом другие очертания. Переход экипажей «эвенджеров» был полным: летчики видели у берегов Флориды не воду Арктурского мира, а тумановидную Субстанцию, состоящую из одиночных атомов кремния, всегда присутствующих в воде и не исчезающих в Инобытии… Но когда самолеты, проваливаясь сквозь белесый туман кремния, сели на твердь, то она оказалась землей, существующей в интервале «несуществующей вселенной». Но позже, как только они оказались под слоем кремния, они не стали подвергаться влиянию магнитных возмущений и начали переходить в интервал времени Арктурского мира Реала. Именно тогда вода нашего Арктурского мира плотной массой заполнила объем, занятый белесым туманом, ускорив развязку трагедии.

Временная ловушка. Предполагается, что в Бермудском треугольнике создалась пространственно-временная ловушка, в которой время течет с иной скоростью. Корабль или самолет, попадая в такую область, перестает существовать в нашем мире и переносится в будущее, прошлое или же в парамир.

Помехи пришельцев. На морском дне, возможно, установлена сигнальная аппаратура, питаемая мощным источником энергии, которая служит маяком для НЛО. Именно эта аппаратура периодически нарушает работу навигационных приборов и оказывает прямое или косвенное губительное воздействие на человеческий организм.

Подводные цивилизации. От версии с атлантами отливается лишь тем, что гипотетические подводные жители живут и процветают по сию пору.

Нападение чудовищ. Как пишет сам Чернобров, эта гипотеза фантастическая, поскольку реального существования плезиозавров никто не доказал. Обычно сюда отправляют все истории, связанные с морским змеем.

Нападение животных (как морских, так и воздушных). Эта версия получила некоторое оживление после публикаций, связанных с загадочной находкой в капкане, поставленном на дне у Бермуд, части гигантского морского животного (очевидно, кальмара). Прежде считалось, что в прибрежной зоне таких огромных кальмаров быть не может. А журналист Г. Лисов приводит и другие странные факты:

> Дело было у одного из островов Багамского архипелага. Десятиметровая лодка, предназначенная для подводных и спасательных работ, медленно буксировала водолаза на тросе. Он «парил» на расстоянии десятка метров над дном. Вдруг в поле его зрения попало нечто округлое вроде черепахи. Водолаз

> опустился и с изумлением увидел существо с лицом… обезьяны! В тот момент оно змеевидно изгибало шею. Глаза его отдаленно напоминали человеческие, но были гораздо крупнее. Взглянув на водолаза, неведомое создание спокойно удалилось…

Не менее загадочный сюжет рассказал в своей книге «Капля нашего мира» писатель Ярослав Голованов.

> Это случилось в 1913 году у островов Флорида-Кис — там, где начинается граница пресловутого Бермудского треугольника. Капитан яхты «Самба» Чарльз Томпсон заметил огромное животное, плывущее у самой поверхности воды. Капитан приказал спустить шлюпку и, вооружившись гарпуном, вступил в схватку с морским чудовищем. Обезумев от боли, с торчащим в боку гарпуном, чудовище рванулось вперед. За ним на канате, привязанном к гарпуну, летела шлюпка. Томпсон, конечно, мог перерубить канат, но ему было жаль потерять редкостную добычу. Гонка продолжалась несколько часов. Наконец дело было сделано. Добив «чудо-юдо» выстрелами из ружей, люди увидели перед собой 14-метровую рыбищу совершенно непонятного вида. Ученые никак не смогли ее классифицировать. Любопытно/ что по сей день никто с ней больше не встречался». Думается, что для людей или малых судов встреча с такими обитателями глубин может завершиться плачевно.

Как видите, теорий немало. Некоторые столь фантастичны, что я их даже не привожу. Но никто достоверно не знает, что же на самом деле творится в треугольнике Бермуд.

Но самая фантастичная теория — это та, которая не признает особенностей Бермудского треугольника! И она выражена официальными органами, официальной наукой, и в частности департаментом ВМФ США.

> Бесчисленные теории, пытающиеся объяснять многие случаи исчезновения, предлагались на протяжении всей истории происшествий в этой зоне. Наиболее практичной выглядит теория, касающаяся свойств окружающей среды и ссылающаяся на человеческие ошибки. Большая часть исчезновений может быть приписана уникальным особенностям окружающей среды региона. Первое, «дьявольский треугольник» является одним из двух мест на Земле, где магнитный компас точно указывает на истинный (географический) север. Обычно же он указывает на магнитный север. Разность между двумя направлениями известна как магнитное склонение. При кругосветном путешествии величина склонения может меняться на целых 20 градусов. Если это магнитное склонение, или ошибка, не будет учтено, штурман может уйти далеко от курса и столкнуться с большими трудностями. Область, называемая японскими и филиппинскими моряками «море Дьявола», которая находится в стороне от восточного побережья Японии, тоже обладает теми же самыми магнитными характеристиками. Она также знаменита своими таинственными исчезновениями.
>
> Другой фактор внешней среды — особенность течения Гольфстрим. Оно чрезвычайно быстрое и бурное и может быстро уничтожить любые следы бедствия. Непредсказуемый характер погоды в Карибско-Атлантическом регионе также играет свою роль. Часто грозят пилотам и матросам катастрофой внезапные местные грозовые штормы и ливневые дожди.
>
> Наконец, топография дна океана изменяется от обширных шельфов вокруг островов до некоторых морских впадин, которые являются одними из самых глубоких в мире. В результате взаимодействия с сильными течениями, омывающими многочисленные рифы, топография находится в состоянии постоянного движения и образование новых навигационных опасностей происходит быстро. Недооценка этого фактора приводит к человеческим ошибкам.
>
> В водах между Золотым берегом Флориды и Багамскими островами перемещается большое количество прогулочных катеров. К тому же все крупные суда часто стремятся пересечь курс слишком малым судам, недостаточно

представляя опасности этой зоны и не обладая хорошим искусством судовождения. Береговая охрана не увлекается сверхъестественными объяснениями бедствий на море. Каждый год собственный опыт их убеждает в том, что комбинация природных сил и непредсказуемости поведения человека может во много раз превзойти даже самую продвинутую научную фантастику.

Не правда ли, как все просто?

Треугольник будет выпит!

Сколько теорий! Сколько гипотез! Ммм… Неужели не существует одной, но правильной? А может, и хорошо, что нет единственно правильной? Люди так устроены, что правильные гипотезы перерастают у них в неправильные догмы. Признав что-то одно непогрешимым, мы сразу отказываемся от многого верного, что было заключено в гипотезах неправильных. И тогда — пиши пропало.

А вы заметили, что физик решает треугольник с точки зрения физики, историк — с точки зрения истории, математик стремится свести все к некоей абсолютной математической модели, геолог тут же вспоминает про литосферные плиты, биолог — про биомассу, химик — про содержание химических элементов, океанолог — про течения и рельеф дна, географ — про географическое положение, метеоролог — про розу ветров, криптозоолог и уфолог — с этими и так все ясно. И нет ни единого человека, который посмотрел бы на проблему широко открытыми глазами.

Профессионалы — это хорошо. Но пока ближе всех к истине подошел, вероятно, Хатчинсон. Он как настоящий продвинутый алхимик посмотрел на Бермудскую проблему и увидел, где нужно искать ключ. Конечно, не факт, что и его гипотеза окажется верной. Ведь для того чтобы признать, насколько она верна, нужно немногое — пройти лично через квантовый вакуум.

Бермуды — это лаборатория природы. Зачем природа творит с нами, людьми, такое? Зачем она убивает моряков и летчиков? Так и представляется, что где-то там, в далеком квантовом вакууме, сидит некий физик-теоретик с планеты Ка-Пекс и проводит эксперимент. Интересно ему, как поведут себя люди, решат или не решат задачу. И не только на Бермудах ставит этот душегуб бесчеловечные опыты. Площадки с менее жесткими условиями есть у него в море Дьявола у берегов Японии (тоже умозрительный район, на карте не найдете), у берегов Южной Америки, и в Индийском океане, и около Австралии, и даже в горах Афганистана (это площадка на суше) — любопытно ему, прогрессирует человечество или нет? Развивается или застопорилось? И плывут пароходы — на дно. И летят самолеты — туда же. Неправильная, говорит он, глядя на наши мучения, у вас техника, граждане земляне, отсталая. Вот решите задачку — и перестанет ваша чудо-техника уносить жизни. Ядерную бомбу изобрели, а решить загадку треугольника не можете!

Нет, нет, неправ этот бездушный физик, когда-нибудь мы разберемся, что творится в треугольнике. Обещал ведь Высоцкий: «Треугольник будет выпит, хоть он параллелепипед, хоть он куб, ядрена вошь!» Обязательно будет выпит, соглашусь я. И вполне возможно, это сделает кто-то из вас.

Литература

Авиакатастрофы // http: // airtroubles.boom.ru/ index.html
Бирюк А. В. Секретные материалы/ /www. x-libri.ru/elib/birykOOO
Винокуров И. Д., Непомнящий Н. Н. Кунсткамера аномалий. — М.: Олимп; АСТ, 1999.
Востокова Е. Проклятые места, Рн/Д: Феникс, 2006
Гаддис В. Смертоносный бермудский треугольник // Аргосы

Гельфандбейн Я. Тайна «Марии Целесты» — великая тайна океана // http: // www.portfolio.org
Дойч Д. Структура Реальности. М. — Ижевск, 2001
Ивасенко А Аномальные зоны и кристаллическая структура Земли // Природа и аномальные явления. N 11 (18). 1991.
Клюкин И. И. Удивительный мир звука. Л.: Судостроение, 1978.
Колс К. А. Под парусом в шторм. Л.: Гидрометеоиздат, 1985.
Крестовская И. А. Тайны Бермудского треугольника. Рн/Д: Феникс, 2005.
Кузовкин А. С., Семенов А. Е. Неопознанные объекты: досужие вымыслы или реальность? М.: Знание, 1990.
Куше Л. Д. Бермудский треугольник: Мифы и реальность. М.: Прогресс, 1978.
Кэйс Э. Хроники Аканта, http: // russianmystic.narod. ru/akashi.htm#beginning
Макухин С. Секреты экспериментов Николы Тесла // По материалам сайта SciTecLibrary.ru
Материалы о непознанном // http: // pages.com.ua
Мичелмор П. Вахта в «Треугольнике дьявола» // Вокруг света. N 3. 1982.
Островский Б. Правда о бермудском треугольнике. М.: Астрель, 2001.
Плешаков С. А. Тайны «бермудских треугольников». М., Рипол Классик, 2006.
Резько И. Бермудский треугольник: Таинственные исчезновения на море.
Романченко В. НЛО: секретные материалы, 1996
Статьи о непознанном. Уральская Рериховская академия тайны MJ-12 ZetaTalk http: //www.zetatalk.com
Субботин В. А. Великие открытия: Колумб. Васко да Гама. Магеллан. М.: УРАО, 1998.
Титлер Д. Крылья тайны. 1962.
Хёфлинг Х. Все чудеса в одной книге. М.: Прогресс, 1983.
Царев И. Планета Призраков Эврика: Альманах // Сост, А. Лельевр. «Молодая Гвардия» Москва 1984 г.
Berlitz Ch. Mysteries from Forgotten Worlds
Berlitz Ch. Without a Trace: New Information from the Triangl The Mystery of Atlantis
Berlitz Ch. World of Strange Phenomena
Hanif S. the Bermuda Triangle, http: //blindkat.fateback.com/http: //altair4.dp.ua форум, тема: Бермудский треугольник http: //corpse.x-zone.lv http: // www.atlantisrising.com http: // www.usgs.gov U. S. Geological Survey
Quasar Gian J. The Bermuda Triangle: an odyssey of unexplained disappearances at sea. http: //www.bermuda-triangle.org/index.html
Rosenberg H. L. Exorcizing the Devil’s Triangle.
Spencer J. Limbo of the Lost. 1973